Das Fuhrwesen in Basel von 1682 bis 1848

mit besonderer Berücksichtigung der schweizerischen Fuhren

Ein Beitrag
zur Verkehrsgeschichte der Schweiz

INAUGURAL-DISSERTATION

zur Erlangung der Doktorwürde der philologisch-historischen Abteilung
der philosophischen Fakultät der Universität Basel

vorgelegt von

ROBERT FREY

von Möhlin (Kt. Aargau)

Basel 1932
Buchdruckerei Zbinden & Hügin

Das Fuhrwesen in Basel von 1682 bis 1848

mit besonderer Berücksichtigung der schweizerischen Fuhren

Ein Beitrag
zur Verkehrsgeschichte der Schweiz

INAUGURAL-DISSERTATION

zur Erlangung der Doktorwürde der philologisch-historischen Abteilung
der philosophischen Fakultät der Universität Basel

vorgelegt von

ROBERT FREY

von Möhlin (Kt. Aargau)

Basel 1932
Buchdruckerei Zbinden & Hügin

Genehmigt von der philologisch-historischen Abteilung der philosophischen Fakultät auf Antrag der Herren Professoren Dr. H. Bächtold und E. Dürr.

Basel, den 28. April 1932.

Prof. Dr. H. Ritschl,
Dekan.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meiner lieben Frau
gewidmet.

Vorwort.

Die erste Anregung zur vorliegenden Darstellung empfing ich von Herrn Professor H. Bächtold, dessen freundliche Bereitwilligkeit und wertvolle Ratschläge mich zu aufrichtigem Dank verpflichten. Auch Herrn Professor E. Dürr schulde ich herzlichen Dank für das rege Interesse, das er an meiner Arbeit genommen hat.

Des weitern gereicht es mir zur angenehmen Pflicht, den Herren Dr. Huber und Dr. Roth für das mir bei der Erschließung des archivalischen Materials in Basel erwiesene Entgegenkommen verbindlichst zu danken. Ferner drängt es mich, den Behörden und Beamten des Eidgenössischen Bundesarchivs in Bern, des Schweizerischen Wirtschaftsarchivs in Basel, der Staatsarchive in Aarau, Bern, Chur, Neuchâtel, Lausanne, Liestal und Zürich für die mir bereitwilligst erteilten Auskünfte und Ratschläge meinen besten Dank zum Ausdruck zu bringen.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Quellen und Literatur VI

I. Verkehrsnetz und Verkehrspolitik.

A. Der Raum und seine verkehrsgeographische Gliederung im allgemeinen 1

B. Die Hauptverkehrsrouten im schweizerischen und mitteleuropäischen Verkehrsnetz.

1. Allgemeines 5
2. Der westschweizerische Straßenzug 8
3. Der zentralschweizerische Straßenzug 12
4. Der ostschweizerische Straßenzug 22
5. Gegenstände des Transportes.
   a) Waren 33
   b) Bargeld 45

II. Transportorganisation.

A. Die Transportorganisation im allgemeinen.

1. Transportmittel und Verkehrswege 51
2. Fuhrberechtigung und Konkurrenz 72
3. Fuhrleute 81
4. Fuhrorganisation.
   a) Das Kaufhaus und seine wirtschaftliche Funktion . . 85
   b) Das Kaufhaus und seine Einrichtung . . . 87
   c) Das Transitwesen 92

B. Die Transportorganisation auf den einzelnen Straßen.

1. Der westschweizerische Straßenzug.
   a) Die Waadtländer Fuhr 99
   b) Die Neuenburger Fuhr 114
   c) Die Berner Fuhr 115
   d) Die Solothurner Fuhr 117
2. Der zentralschweizerische Straßenzug.
   Die Luzerner Fuhr 123
3. Der ostschweizerische Straßenzug.
   a) Die Zürcher Fuhr 134
   b) Die Schaffhauser Fuhr 144

Ueberblick 152

Anhang 157

Curriculum vitae 160

Beilage: Längenprofile.

Quellen- und Literaturverzeichnis.

A. *Ungedruckte Quellen.* Abkürzungen

Eidg. Bundesarchiv, Bern.
Handelssachen No. 3327.

Staatsarchiv Aarau. St. A. A.
Bau der neuen Straße über die Staffelegg.
Rats-Manual der Stadt Aarau, 1705.

Staatsarchiv Baselstadt. St. A. B.
Archiv der Gartnerzunft 4—11, Prot. V—VII.
Bernoulli, A. Aufzeichnungen über das alte Basler Kaufhaus, 1898.
Gartnern 1688—1842, Zunft B 15.
Handel und Gewerbe, A 1.
„ „ „ O 1.
„ „ „ S 19, 28, 29.
„ „ „ T 1, 2, 3.
Hoheitsakten und Regalia, Bf I/I.
Huber, J. J. Statutarium Basiliense, Sissach 1792/95.
Kaufhausakten A 1.
Kaufhausprotokolle N 6, 2; 6, 4.
Kleiner Rat, Protokolle, 1739, 1772, 1818, 1862. R. P.
Missiven, 1694, 1695, 1714, 1755.
Postakten H 1.
Ratsbücher P 7, 2.
Tagsatzungs-Abschiede, 1811, 1812.
Volkszählung A, 1—2.
Zollordnung vom 20. Mai 1837.

Staatsarchiv Bern. St. A. Bern.
Kaufhaus Manual II.

Staatsarchiv Luzern. St. A. L.
Handel 1728.
Sust und Speditionswesen 1808.

Archives de l'Etat, Neuchâtel.
Commerce II, 1816—1848.

Staatsarchiv St. Gallen. St. A. St. Gallen.
Fuhr-, Fracht- und Transitwesen, 1803—1854.

Staatsarchiv Schaffhausen. St. A. Sch.
Basler Fuhr.

Staatsarchiv Solothurn. St. A. S.
Rats-Manual, 1810, 1811, 1812.

Staatsarchiv Zürich. St. A. Zch.
Merkantilsachen, KK 507—511.
Missiven D 46.

Tagsatzungs-Abschiede 1803.

Iselin, I. Tagebuch 1755.

Miville, N. Tagebuch 1734—1762.

B. *Gedruckte Quellen.*

Abkürzungen

Eidg. Abschiede, Repertorium 1803—13. — E. A. Rep.

Bundesverfassung von 1803, 1848 und 1874.

Code de Commerce, Paris 1807, Edit. orig. et seule officielle. — Code de Commerce.

Constitution Française de 1791.

Kantonsblatt Basel, 1803, 1823/24, 1827, 1829, 1874. — K. Bl.

Mediationsakte vom 19. Februar 1803.

Das schweizerische Obligationenrecht, Bd. II, von Bachmann, G., Goetzinger, F., Siegmund, L. und Zeller, H., Zürich 1915.

Amtliche Sammlung der ältern eidg. Abschiede, E. A. Bde. VI, 2/1; VII.

Staatsverfassung des Kantons Zürich v. 10. März 1831.

Strickler, J. Aktensammlung aus der Zeit der helvetischen Republik (1798—1803). 10 Bde., Bern 1886—1905. — A. H.

Tagsatzungs-Abschiede 1832.

Verfassung des Kantons Basel vom 28. Februar 1831.

Schweiz. Wirtschaftsarchiv.
Jetztlebende Kaufmannschaft in und außer Deutschland. Erster Versuch, Leipzig 1743, verlegt Joh. Sam. Heinsius. Expl. im Schweiz. Wirtschaftsarchiv. Beschreibung und Vergleichung bernerischer Maße und Gewichte auf Befehl der hohen Regierung, Bern 1821. Expl. ebenda.

C. *Literatur und Darstellungen.*

Argovia, XVI. Jahresschrift der hist. Ges. des Kts. Aargau, Aarau 1885. — Argovia.

Bächtold, H. Die schweizerische Volkswirtschaft in ihren Beziehungen zu Deutschland in Vergangenheit und Gegenwart. Die Schweiz im deutschen Geistesleben, Bd. 45, Frauenfeld, Leipzig 1927. — Bächtold.

Basler Nachrichten, 1920, 1921, 1928 und 1930. — B. N.
— Sonntagsblatt 1920, 1921.

Bauer, H. Von der Zunftverfassung zur Gewerbefreiheit in der Schweiz 1798—1874, Basel 1929. — Bauer.

Baumann, Ed. A. Uebersicht der Längen-, Flächen- und Hohlmaße, Gewichte und Münzen aller Länder der Erde, Zürich 1851. — Baumann.

Bruckner, Dan. Versuch einer Beschreibung hist. und natürlicher Merkwürdigkeiten der Landschaft Basel, 6 Bde., Basel 1748—63. — Bruckner.

Büchi, H. Vorgeschichte der helvetischen Revolution mit besonderer Berücksichtigung des Kantons Solothurn, I. und II. Teil, Solothurn 1925—1927. — Büchi.

Burkart, Seb. Geschichte der Stadt Rheinfelden, Aarau 1909. — Burkart.

Burckhardt, W. Kommentar der schweizerischen Bundesverfassung vom 29. Mai 1874, Bern 1931. — Burckhardt, W.

Dierauer, Joh. Geschichte der Schweiz. Eidgenossenschaft, Gotha 1912. — Dierauer.

Abkürzungen

Dietschi, E. Die Schweiz und Deutschland in ihren handelspolitischen Beziehungen in der Zeit der Entstehung des deutschen Zollvereins 1815—1835, Diss. Basel 1930. — Dietschi.

Freivogel, L. Stadt und Landschaft Basel in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts, in: Basler Jahrbuch 1899. — Freivogel.

Geering T. Grundzüge einer schweizerischen Wirtschaftsgeschichte, Bern 1912. — Geering, Grundzüge.

— Handel u. Industrie der Stadt Basel, Basel 1886. — Geering.

Hanauer, A. Etudes économiques sur l'Alsace anc. et moderne, I, Paris, Strasbourg 1876.

Heim, Alb. Geologie der Schweiz, Bd. 1, Leipzig 1916.

Heuberger, S. Der Bau der heutigen Bözbergstraße, Aarau 1926. — Heuberger.

Jenny-Trümpy, A. Handel und Industrie des Kantons Glarus, Bd. I und II, Glarus 1898. — Jenny.

Keller J. Die Erwerbsverhältnisse des jurassischen Berneraargaus in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts, in: Vom Jura zum Schwarzwald, Bd. 1, Aarau 1884. — Keller.

Lexikon, historisch-biographisches, der Schweiz, Bd. I—V, Neuenburg 1921-1929. — HBLS.

Mulsow, H. Maß und Gewicht der Stadt Basel bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts, Diss. Freiburg i. Br. 1910. — Mulsow.

Schindler, W. Zur Geschichte von Schweizer Handel und Industrie unter besonderer Berücksichtigung der Privilegien der eidgenössischen Kaufleute in Frankreich im 17. und 18. Jahrhundert, Diss. Zürich 1922. — Schindler.

Stähelin, Felix. Die Schweiz in römischer Zeit, II. Aufl., Basel 1931. — Stähelin.

Suter, P. Beiträge zur Landschaftskunde des Ergolzgebietes, Diss. Basel 1926. — Suter.

von Tillier, A. Geschichte des eidgenössischen Freistaates Bern, Bd. 1—5, Bern 1838—1840. — Tillier.

Taschenbuch der hist. Ges. des Kantons Aargau, Aarau 1923, 1925. — Ta.

Vosseler, P. Der Aargauer Jura, Mittg. d. Geogr.-Ethnolog. Gesellschaft in Basel, Bd. II, Basel 1926/27. — Vosseler.

Wartmann, H. Industrie und Handel der Schweiz im 19. Jahrhundert, Bern 1902. — Wartmann.

Zeitschrift des Archit. und Ing. Ver., Bd. XIII, Hannover 1867.

I. Verkehrsnetz und Verkehrspolitik.

A. Der Raum und seine verkehrsgeographische Gliederung im allgemeinen.

Unsere Untersuchung über das Basler Fuhrwesen bezieht sich auf die von Basel aus südöstlich über den Jura, ungefähr zwischen Rheintal einerseits und Birstal anderseits in die schweizerische Hochebene verlaufende und mehrere Straßenzüge umfassende Verkehrszone. Im großen ganzen sollen die Straßenzüge bis an den Alpenrand, bzw. westlich bis an den Genfersee und östlich bis an den Bodensee verfolgt werden. Aufgabe der Einzeluntersuchung der verschiedenen Fuhrrichtungen wird es dann sein, das vielfältige Ineinandergreifen wirtschaftlicher, politischer und geographischer Faktoren, deren eigenartiges Zusammenwirken das Verkehrswesen in lebendige Erscheinung treten läßt, zur Darstellung zu bringen.

Bevor wir auf die Untersuchung der historischen Verkehrsverhältnisse näher eintreten, betrachten wir ihre verkehrsgeographischen Voraussetzungen.

Wir können einem bestimmten Erdraum als Verkehrsträger nur dann gerecht werden, wenn wir erstens die durch ihn gegebenen Verkehrsmöglichkeiten an sich nachprüfen, also seine orographischen und hydrographischen Verhältnisse untersuchen und zweitens ihn verkehrsgeographisch in Beziehung setzen zu seiner Umwelt.

Unser Gebiet gehört orographisch zum Tafel- und Kettenjura, nur w. der Birs nimmt es noch teil am Rheintalgraben. Hydrographisch liegt es ausschließlich im Stromgebiet des Rheins, der sich dort, wo am linken Hochufer als Kennzeichen Basels das rote Münster thront, in scharfem Bogen nach Norden der oberrheinischen Tiefebene zuwendet. Nach Vereinigung mit der Birs oberhalb, mit Birsig und Wiese innerhalb der Stadt Basel, schwillt der Rhein an zur breiten, die Schweiz mit der Nordsee und dadurch mit dem Welthandel verbindenden Wasserstraße. Wir begnügen uns hier mit dieser Feststellung und werden später auf die verkehrsgeographische Bedeutung dieses mächtigen Rinnsals noch näher eintreten.

Der Rheintalgraben, der einst Schwarzwald und Vogesen in zwei Halbhorste zerlegt hatte und sich jetzt als eine 50 km

breite, fruchtbare Ebene zwischen den genannten Gebirgszügen hinzieht, hat nicht nur eine westliche, nach der burgundischen Pforte und der Rhein-Rhone Wasserscheide führende, sondern auch eine südliche, über Basel hinaus bis zur Blauen- und Landskronkette reichende Fortsetzung, die, auch Scholle von Basel genannt, ihre östliche Abgrenzung in dem rechts der Birs fast unvermittelt ansteigenden Plateaujura findet.[1]) Ueberblicken wir die zwischen Birs, Aare und Rhein gelegene Landschaft in ihrer Gesamtheit, so fällt uns zunächst die Intensität ihres Reliefs auf, das teilweise durch die unzusammenhängenden flachen Talböden der erwähnten Flußläufe wie umrändert erscheint. Nur an einer Stelle des Landschaftsbildes ist eine ausgesprochene Hochebene besonders in die Augen springend. Es ist die Hochterrassenfläche östlich Möhlin, über die hinweg ein Teil der Bözbergstraße führt.[2])

Die zwischen den S—N verlaufenden Tälern sich hinziehenden Plateauflächen des Tafeljura finden ihre südliche Begrenzung in den steil ansteigenden, oft mehrfach hintereinander liegenden W—O streichenden Ketten des Falten- oder Kettenjura. Immer enger schieben sich von W nach O die Faltenzüge zusammen, um schließlich in einer einzigen sich in der Lägern fortsetzenden Kette zu endigen. Zwischen Gislifluh und Lägern haben Aare, Reuß und Limmat die Juraketten an drei Stellen durchbrochen und Talwege geschaffen, die für den schweizerischen Verkehr richtungbestimmend werden sollten. Unterhalb Brugg durchbricht die Aare in breitem Tal auch den Tafeljura, um bei Felsenau, wo sich das Tal wieder verengt, den Rhein zu erreichen. Man wäre geneigt anzunehmen, daß nun die von Zürich durch das Limmattal heranrollenden Warenzüge auf dem durch Aare und Rhein vorgezeichneten Talweg Basel zustreben würden. Das ist zwar bisweilen auch geschehen, aber normalerweise haben die Fuhrleute es vorgezogen, bei Brugg, wo Falten- und Tafeljura sich berühren, — ohne daß der erstere überschritten werden mußte — den nicht sehr steilen Uebergang des Bözberg zu benützen. Dank der Bözbergroute gelang es, den großen Aare-Rheintalbogen abzuschneiden und den Tafeljura bis Stein — S. diagonal zu durchqueren, was einer großen Zeitersparnis gleichkam.[3]) Nicht überall erweist sich das Gebirge so verkehrsfreundlich wie hier, namentlich dort nicht, wo der dem Plateaujura vorgelagerte Kettenjura überschritten werden mußte. Der Uebergang des einen Gebirgsystems in das andere ist kein allmählicher, vielmehr greift der Plateaujura eigenartig verzahnt in den Faltenjura hinein, ohne dessen effek-

[1]) Heim, A. Geologie der Schweiz, I/470 f.
[2]) Vosseler, Paul. Der Aargauer Jura, Mitteilungen der Geogr.-Ethnolog. Ges. in Basel, Bd. II, 1926—27, S. 138 ff.
[3]) Vosseler, S. 5.

tive Höhe zu erreichen. Paßübergänge im Kettenjura werden also nur dort zu finden sein, wo Flußläufe oder Gebirgseinsattelungen dem Verkehrszug den Weg geebnet haben.

Untersuchen wir das Gewässernetz innerhalb unserer Verkehrszone, so zeigen sich vor allem zwei verkehrsgeographisch wichtige Rinnsale, die Sisseln, auch Sisselnbach genannt, im Aargauer- und die Ergolz im Basler Tafeljura. Die Sisseln, ein linksseitiger Nebenfluß des Rheins, setzt sich aus mehreren Quelladern zusammen, die an den Nordhängen des Faltenjura entspringen und sich im Talkessel von Frick zu einem einzigen Rinnsal vereinigen. Zwei dieser Quellflüßchen, von denen eines an der Staffelegg, das andere am Nordhang des Benken entspringt, haben, talbildend, tief in die Falten des Kettenjura eingeschnitten und Paßlücken geschaffen, die zur Anlage wichtiger Juraübergänge — des Staffelegg- und des Benkenjochpasses — geführt haben.[4]) Kam dieser teils wegen seiner nicht gerade günstigen orographischen Lage, teils infolge ungünstiger Zufahrtsstraßen nur während kurzer Zeit in Aufnahme, so wurde anderseits der Staffeleggpaß, dessen Bauzeit in die Jahre 1804—1810 fällt, zu einem wertvollen Verbindungsglied zwischen Aarau und dem Fricktal; man darf wohl sagen zum trait d'union zwischen dem neuerworbenen Fricktal und dem Aargau.[5])

Mehr noch als das Flußnetz der Sisseln wirkte das der Ergolz Pässe bildend. Die Ergolz entspringt an der Schafmatt, der östlichen Einsattelung des Basler Kettenjura, und verläuft zunächst nw. bis unterhalb Rothenfluh, wo sie nach W umbiegt, um über Gelterkinden, Sissach, Liestal, in immer breiterer Talsohle, nach Aufnahme zahlreicher Rinnsale, deren wichtigste ihr aus den S—N verlaufenden Seitentälern zukommen, endlich in nordwärts gerichtetem Lauf bei Augst im Rhein zu münden.[6]) Uns interessieren hier nur diejenigen Nebenflüsse der Ergolz, die eine verkehrsgeographische Bedeutung gewonnen haben. Als solche kommen in Frage der Eibach, der Homburgerbach und die vordere Frenke, die unterhalb Bubendorf mit der hinteren Frenke vereinigt, sich unter dem Namen Frenke in die Ergolz ergießt. Die genannten Rinnsale fließen alle durch zwei morphologisch gänzlich verschiedene Landschaften; denn ihr Quellgebiet liegt im Kettenjura, ihre Vereinigung mit der Ergolz im Tafeljura. Die rückwärts fortsetzenden, die Wasserabfuhr aus dem Kettenjura bewältigenden Täler des Tafeljura haben das unwegsame Faltengebirge dem Verkehr in der N—S

---

[4]) Man vgl. die interessante Auseinandersetzung über die Entstehung dieser Paßlücken bei Vosseler, S. 73.

[5]) Bau der neuen Straße über die Staffelegg. St. A. Aarau.

[6]) Vgl. auch Suter, P. Beiträge zur Landschaftskunde des Ergolzgebietes, Diss. Basel 1926, S. 1 ff.

Richtung erschlossen. So wurde das Ergolztal zu einem Durchgangsland zwischen Rhein- und Aaretal.

Der östlichste Juraübergang im Baselland ist der Schafmattpaß. Er führt von Gelterkinden, dem rechten Ufer des Eibaches folgend, nach Tecknau, steigt südlich dieser Siedlung, ein kleines Seitentälchen benützend, zu dem auf der Hochfläche gelegenen Wenslingen empor, um von hier aus über Oltingen den Jura in steilem Auf- und Abstieg zu überschreiten und über Rohr, Stüßlingen und Erlinsbach seinen südlichen Ausgangspunkt in Aarau zu finden. Die Schafmatt besitzt aber noch einen andern Zugang, nämlich die durch das Ergolztal über Ormalingen, Rothenfluh, Anwil nach Oltingen führende Straße. Schon Ende des 17. Jahrhunderts kam der Weg über Wenslingen in Aufnahme, da sich offenbar im Ergolztal allzu oft Bodenrutsche und Wasserschäden dem Verkehr hinderlich erwiesen.[7])

Weit günstiger als bei der Schafmatt liegen die orographischen und hydrographischen Verhältnisse am untern Hauenstein. Dem Homburgerbach, der sich tief in die Juraketten eingeschnitten und der außerdem mit seinen Quellflüßchen den Talkessel südlich Läufelfingen ausgeräumt hat, ist es wohl größtenteils zu verdanken, wenn hier die Möglichkeit zu einem verhältnismäßig niedrigen und als Teilstück des großen Verkehrszuges Basel—Gotthard—Mailand äußerst wichtigen Juraübergang geschaffen wurde.

Noch auffallender als beim Homburgerbach ist die Erosionskraft der vordern Frenke. Auch sie hat die Juraketten fast ganz durchschnitten und außerdem südlich Waldenburg, dank des dortigen Vorkommens zahlreicher Quellhorizonte, ein mächtiges Quertal bis hinauf zur Wasserscheide ermöglicht, sodaß sich bei Langenbruck ein flacher Uebergang nach dem Balsthaler Tal ergibt. Die Wasserscheide zwischen dem nach der Aare entwässernden Augstbach und der vordern Frenke tritt im Landschaftsbild wenig hervor; denn der vordern Frenke fehlt der obere Talschluß.[8]) So entstand bei Langenbruck ein natürlicher Paßübergang, dem auch die südwestliche Fortsetzung durch den über Balsthal fließenden Augstbach vorgezeichnet war. Vollends hat nun die von W her kommende Dünnern, die unterhalb Balsthal den Augstbach aufnimmt und alsdann die Weißensteinkette, das südlichste große Gewölbe, in einer Klus

[7]) Suter in seiner oben zit. Diss. (S. 150) nennt noch andere Zufahrtsstraßen. Er zweifelt jedoch an der starken Frequenz unserer erstgenannten Route. Dem ist entgegenzuhalten, daß gerade diese Straße im ausgehenden 17. Jahrhundert sehr stark in Aufnahme kam und Anlaß gab zu Streitigkeiten zwischen Solothurn und Basel. Vgl. unten S. 14 ff.

[8]) Vgl. die Längenprofile in der Beilage, ferner Heim, A. I 567 f., 670, 674 f.

durchbricht, dem obern Hauenstein, der Basel über Liestal, Langenbruck mit Solothurn verbindet, den Weg vorgezeichnet.

Endlich sei hier noch ein von den Fuhrleuten allerdings nur im Sommer benutzter Verkehrszug erwähnt, der, von Burgfelden i. El. ausgehend, über Allschwil und Aesch das Birstal erreicht, diesem bis Zwingen folgt, hier ins Tal der Lüssel abzweigt, um über Büsserach, Beinwil, Neuhüsli die Paßwangkette (994 m) zu überschreiten und dann über Mümliswil Balsthal und Solothurn zu erreichen. Die Paßwangstraße galt zwar stets nur als Nebenroute, gelangte aber nach ihrer Neuanlegung im Jahre 1731 zu einer gewissen Bedeutung als Umgehung des obern Hauenstein, dessen Zustand bis zu der in den Jahren 1738—44 vorgenommenen Verbesserung für die Fuhrleute sehr beklagenswert war.[9])

Nur der Vollständigkeit halber sei hier auch noch des Wasserfallenweges gedacht, der von Reigoldswil durch eine Einsattelung der Paßwangkette (1019 m), der sogenannten Wasserfalle, in steilem Auf- und Abstieg nach dem solothurnischen Mümliswil führt. Dieser Juraübergang wurde aber stets als Säumerweg und niemals als Fahrstraße benützt und hat wohl ausschließlich dem lokalen Verkehr gedient.[10])

B. Die Hauptverkehrsrouten im schweizerischen und mitteleuropäischen Verkehrsnetz.

1. Allgemeines.

Unsere Verkehrszone wird infolge ihrer starken Aufgeschlossenheit zum natürlichen Durchgangsland zwischen Rhein- und Aaretal, zum Vermittler des Verkehrs zwischen der oberrheinischen Tiefebene und dem schweizerischen Mittelland. Dieses erweist sich als eine verkehrsfreundliche, stark zertalte, nach NW hin leicht abfallende, zwischen Jura und Alpen gelegene Hochfläche, derem Nordrande entlang eine große Tiefenrinne verläuft. In ihr liegen z. T. noch der Genfersee, dann die jurassischen Seen — Neuenburger-, Bieler- und Murtensee — und vor allem die durch den hemmenden Wall des Jura aus ihrer bis dahin vorwiegend nordwestlichen Richtung verdrängte Aare, die gezwungen wird, unterhalb Büren östliche Richtung einzuschlagen. Wenn es diesem größten Nebenfluß des Schweizer

[9]) Vgl. unten S. 10 f., ferner: Burckhardt-Biedermann, Th., Die Straße über den obern Hauenstein am Basler Jura, Basel 1902, Basler Ztschr. f. G. u. A. I/161 ff.
Bavier, S. Die Straßen der Schweiz, Zürich 1878, S. 31.
E. A. VII/I, S. 388 h, 400 g, 409 i und 413 g.
Baur, F. Der Paßwang, Basler Jahrbuch 1903, S. 72 ff.

[10]) Vgl. Suter, P. Der Wasserfallenweg, ein vergessener Juraübergang, Basler Jahrbuch 1932, S. 104.

Rheins auch gelingt, bei Aarburg die südlichste Jurakette in nördlicher Richtung zu durchbrechen, so wird er doch schon unterhalb Olten wieder gezwungen, dem Steilabfall des Jura bis Wildegg zu folgen, wo er dann nacheinander mehrere Juraketten durchschneidet, um endlich unterhalb Brugg, nach Aufnahme von Reuß und Limmat, sich definitiv nordwärts dem Rheine zuzuwenden.

Ist es den jurassischen Seen und dem Unterlauf der Aare vorwiegend zu danken, wenn dem schweizerischen Alpenvorland eine starke Durchgängigkeit in südwestlich-nordöstlicher Richtung zukommt, so fällt der stark erodierenden Reuß das Verdienst zu, einen Talweg und damit eine Verkehrsader in nord-südlicher Richtung geschaffen zu haben, währenddem, wie wir noch sehen werden, Limmat mit Zürcher- und Walensee sowohl vom westöstlichen als vom nord-südlichen Verkehrszug beansprucht werden.

Alle oben erwähnten Jurapässe finden im Aaretal den Anschluß an die große, die Schweiz vom Genfer- bis zum Bodensee durchziehende Verkehrsader, deren Aufgabe nicht zum mindesten darin besteht, den von Basel fächerförmig ausstrahlenden Verkehr aufzunehmen und nach der West- und Ostschweiz weiterzuleiten, wobei wir nicht vergessen dürfen, daß diesem wichtigen Verkehrszug vorwiegend internationale Bedeutung zukommt, dient er doch dem Warenaustausch zwischen Rhone- und Donaubecken.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß die ins Aaretal hinabsteigenden Jurapässe ihre Fortsetzung in drei wichtigen Verkehrszügen finden: im west-, zentral- und ostschweizerischen Straßenzug.

Bevor wir die einzelnen Verkehrslinien näher betrachten, wollen wir nicht unterlassen, kurz auf die Gestaltung der Straßen im Hinblick auf ihre, in hohem Grade von den Steigungsverhältnissen abhängige, Brauchbarkeit hinzuweisen.[11])

Prüfen wir unsere Straßenzüge in technischer Hinsicht auf ihren Verkehrswert, so ergibt sich als wichtigstes Problem die Frage nach der zulässig größten Steigung, mit andern Worten, die Frage nach der günstigsten Fortbewegung von Lasten. Launhardt, der die zweckmäßigsten Steigungsverhältnisse[12]) der Verkehrswege eingehend untersucht hat, kam zu folgendem Ergebnis: Um die Transportkosten auf einer Straße möglichst gering zu gestalten, sind der höchste und tiefste Punkt derselben durch eine gleichmäßig steigende Linie zu verbinden. Jede

[11]) Vgl. die Längenprofile in der Beilage.

[12]) Man bezeichnet das Steigungs- oder, in umgekehrter Richtung, das Gefällenverhältnis einer Straße entweder durch einen Bruch z. B. 1:20, d. h. 1 m Steigung auf 20 m Länge, oder durch einen Prozentsatz, z. B. 5% d. h. 5 m Steigung auf 100 m Länge.

Senkung oder Erhebung des Längenprofils unter oder über diese Linie ist so gut ein „verlorenes Gefälle“ wie eine unnütz überschrittene Höhe.[13])

Dieser Einsicht Rechnung tragend, haben wir die durchschnittliche Steigung unserer Jurapässe auf nachfolgender Tabelle ermittelt, indem wir alle ansteigenden Strecken durch eine gleichmäßig steigende, alle im Gefälle liegenden Strecken durch eine gleichmäßig fallende Strecke ersetzt haben. Der so in Spalte 1 und 2 unserer Tabelle errechnete Wert entspricht somit nicht nur der durchschnittlichen, sondern auch gleichzeitig der optimalen Steigung, wobei natürlich nicht gesagt ist, daß diese letztere in Anbetracht der orographischen Verhältnisse auch immer zweckmäßig sei. Da nun diejenige Linie, welche von einem Beugungspunkt zum andern stets in gleichmäßiger Ansteigung führt, für den Verkehr die beste ist, so wird anderseits auch diejenige Straße die verkehrsfreundlichste sein, die sich am wenigsten von ihrem mittleren Steigungsverhältnis entfernt.[14]) Wir haben deshalb anhand der Längenprofile die Maximalsteigungen unserer Jurapässe errechnet und deren größte Abweichung von der mittleren Steigung festgestellt (s. Tab. Sp. 3—6). Es folgt daraus, daß noch zu Beginn unserer Epoche der Bözbergpaß, der niedrigste Juraübergang, auf der Nordseite die größte Steigung aufweist.

Ein ganz anderes Bild ergibt sich nach den verschiedenen im 18. und 19. Jahrhundert durchgeführten Straßenkorrektionen. So zeigt der untere Hauenstein nach der Korrektion von 1827/29 die günstigsten Steigungsverhältnisse; auf ihn folgen dann der obere Hauenstein, der Bözberg-, Staffelegg-, Benken- und Schafmattpass. Die größte Steigung haben wir auf der Südseite der Schafmatt mit 25.4 % errechnet. Eine fast ebenso große Maximalsteigung weist der untere Hauenstein, nach der Korrektion von 1740, mit 22.5 %, ebenfalls auf der Südseite, auf. Derartig steile Anstiege verteuerten den Güterverkehr nicht unwesentlich, sie lagen aber ganz im Interesse der Paßanwohner, für die sich durch die Verwendung von Vorspannpferden — für besonders schwere Lasten wurden nach Th. Burckhardt-Biedermann 15 und mehr Pferde benötigt — eine wertvolle Verdienstquelle ergab.

Dieser kurze straßentechnische Exkurs soll lediglich dazu dienen, das Bild, das wir bis jetzt von unsern bereits in der Einleitung verkehrsgeographisch geschilderten Jurapässen gewonnen haben, zu vervollständigen. Wir möchten es unterlassen,

---

[13]) Ztschr. d. Archit. u. Ingen.-Ver., Bd. XIII/226.

[14]) Launhardt nennt diejenigen Punkte der Straße Beugungspunkte, von welchen dieselbe vom Steigen zum Fallen, oder vom Fallen zum Steigen übergehen muß. Ztschr. d. Archit. u. Ing. V. Bd. XIII, S. 239.

von der technischen Anlage der Straße ausgehend, Schlüsse auf die Verkehrshöhe zu ziehen; obwohl diese mit den Steigungsverhältnissen der Straße in engster Beziehung steht, ist sie anderseits in fast ebenso hohem Maße von wirtschaftlichen und politischen Faktoren abhängig.

Berechnung
der Steigungsverhältnisse nordwestschweizerischer Jurapässe.

Länge in km Basel bis Passhöhe	Namen der Pässe mit Angabe der Bau- bezw. Korrektionsperiode	Länge in km	Passhöhe m ü. M.	Durchschn. Maximale Steigung in %				Grösste Abw. v. d. durchschn. Steigung in %		Mittelwert d. grössten Abw. in %
				Nord	Süd	Nord	Süd	Nord	Süd	
				1	2	3	4	5	6	
32	Oberer Hauenstein Altmarkt-Balsthal									
	nach 1738			2.36	3.14	15.—	16.36	12.64	13.22	12.93
	nach 1830/34	25.25		2.36	2.82	5.71	6.60	3.35	3.78	3.56
34	Unterer Hauenstein Sissach-Olten									
	nach 1740	14.55	694	2.96	5.90	12.94	22.50	9.98	16.60	13.29
	nach 1827/29	17.3		2.79	4.04	5.70	5.17	2.91	1.13	2.02
35	Schafmatt Oltigen-Aarau	13.9	797	6.58	4.11	10.—	25.40	3.42	21.29	12.35
45	Benken Brücklih.-Aarau 1705/6	11.5	677	4.60	5.66	14.70	18.33	10.10	12.67	11.38
45	Staffelegg Frick-Aarau 1804/10	15.45	624	2.80	4.33	8.—	16.—	5.20	11.67	8.43
46	Bözberg Frick-Brugg									
	vor 1777	14.05	593	2.62	5.20	20.—	12.50	17.38	7.30	12.34
	nach 1777	15.95	573	2.12	4.20	10.—	10.—	7.88	5.80	6.84

2. Der westschweizerische Straßenzug.

Wir wenden nun unsere Aufmerksamkeit den einzelnen Verkehrslinien zu und beginnen mit der Untersuchung des westschweizerischen Straßenzuges, auf dessen historische Entwicklung wir einleitend mit einigen Daten hinweisen wollen.

Schon 1265 gelang es Heinrich von Neuenburg, dem damaligen Bischof von Basel, den Grafen Ludwig von Froburg aus der Waldenburger Linie, zur Uebergabe der Städtchen Waldenburg und Olten zu zwingen, wodurch der umsichtige Bischof bereits die endgültige Beherrschung der Hauensteinpässe vor-

bereitete.[15]) Wenn Basel im Jahre 1400 vom Bischof zunächst pfandweise die Herrschaften Waldenburg, Liestal und Homburg erworben und sich dadurch in den Besitz der beiden Hauensteine, der für seine wirtschaftliche und politische Entwicklung wohl wertvollsten Juraübergänge, gesetzt hatte[16]), so war diese Politik nur die Fortsetzung derjenigen Heinrichs von Neuenburg. — Ein Blick auf die Karte zeigt uns, wie es Basel bei der Bildung seines Territoriums gelungen ist, im Zentrum, d. h. in der Richtung der kulturell so bedeutsamen „Hauensteine" bis auf die Paßhöhen vorzustoßen, währenddem anderseits seine Territorialpolitik auf den äussern Linien, im Birs- und Rheintal, gleichsam vor den Toren der Stadt stecken geblieben ist.

Die verkehrsgeographische Bedeutung der erwähnten Jurapässe wird erst klar, wenn wir sehen, daß ihre Funktion nicht nur in der Erschließung des Kettenjura, sondern vor allem in der Verbindung der am Südostrande der stark besiedelten oberrheinischen Tiefebene gelegenen Stadt Basel mit dem ebenfalls verhältnismäßig dicht bevölkerten schweizerischen Mittelland besteht.

Wir wenden uns nun zunächst dem den Verkehr mit der Westschweiz vermittelnden obern Hauenstein und seiner westlichen, bzw. südlichen Fortsetzung zu. Dort wo der Paß, aus der Balsthaler Klus kommend, bei Niederbipp in das schweizerische Mittelland einbiegt, gabelt sich der Verkehr. Der kleinere Teil des Warenzuges schlägt hier südliche Richtung ein und strebt über Wangen a. d. A. und Herzogenbuchsee Bern zu, um von hier aus, dem Südrande des Alpenvorlandes folgend, den Genfersee zu erreichen. Der Hauptverkehr aber fließt auf der großen Nordost-Südwest Transitlinie (Bodensee-Genf)[17]) über Solothurn, Aarberg, Murten, Payerne nach Moudon, wo er sich neuerdings teilt, um entweder über Lausanne, Morges, von da auf dem Wasserwege nach Genf und dem Rhonebecken, oder aber über Vevey, St. Maurice nach den westschweizerischen Alpenübergängen (Gr. St. Bernhard, Simplon) und dem Piemont hinzustreben. Mit dieser Abzweigung übernimmt die erwähnte Transitlinie einen Teil des Nord-Süd-Verkehrs, was ihre verkehrsgeographische Bedeutung um so mehr erhöht, als gerade dieser meridionale Verkehrszug es war, der 1816 Anlaß zur Einführung des Geschwindfuhrwerks gegeben hatte; eine Einrichtung, die es ermöglichte, die Lieferzeit für Frachtgüter zwischen

---

[15]) Amiet, B. Jurassische Geschichte im Hoch- und Spätmittelalter, Doktoratsrede, Manuskript, S. 9.

[16]) HBLS. Bd. I/583.

[17]) Volkswirtschaft, Arbeitsrecht und Sozialversicherung der Schweiz, hrsg. v. Eidg. Volkswirtschaftsdepartement, Einsiedeln 1925, I/303 ff.

Basel und Vevey um die Hälfte zu verkürzen und dadurch die beträchtlichen Seidenspeditionen aus der Lombardei über den Simplon wieder in Aufnahme zu bringen. Endlich konnte man von Solothurn aus auch zu Wasser nach Yverdon gelangen, indem man Aare, Zihl, Bielersee, Zihl und Neuenburgersee benützte. Von hier aus führte der uns bereits bekannte Landweg nach Morges.

Wir müssen uns hier mit der Skizzierung der dreifachen westlichen Fortsetzung des obern Hauensteins begnügen und wollen nun noch von der Konkurrenz dieses Jurapasses sprechen, die ihm in nächster Umgebung von Basel erwuchs. Sie bestand sowohl in der von Solothurn 1731 verbesserten und ausgebauten Paßwangstraße, deren Verlauf wir oben erwähnt haben, als auch in der von Basel durchs Birstal, über Pierre Pertuis nach Biel und Neuenburg bzw. Aarberg und Bern hinstrebenden Verkehrslinie. Endlich ist in diesem Zusammenhang noch die etwas abseits gelegene, aber seit dem Ende des 18. Jahrhunderts stark in Erscheinung getretene Burgunderpforte zu erwähnen.

Eine eigenartige Bewandtnis hatte es mit der Paßwangroute. Um die Mitte des 18. Jahrhunderts umgingen zeitweise die Straßburger Fuhrleute Basel, indem sie über St-Louis nach Allschwil fuhren und ihr Frachtgut dem dortigen Rößliwirt ins Depot gaben. Solothurner und westschweizerische Kaufleute ließen dann in Allschwil ihr Kaufmannsgut abholen und dieses entweder über den Paßwang, oder durch das Bistum (über Moutier-Biel) Neuenburg und Genf zuführen. Der Grund der Umgehung der gewohnten Route war zunächst fiskalischer Art; man wollte sich die mannigfachen Gebühren, die man im Basler-Kaufhaus zu entrichten gehabt hätte, ersparen. Dazu kam der sehr mangelhafte Zustand der obern Hauensteinstraße. Die Solothurner Fuhrleute beklagten sich über den bösen Weg oberhalb Höllstein, müsse man doch daselbst „einen guten Strich" im Bache fahren, was bei steigendem Wasser höchst gefährlich sei.[18]) Anderseits erfahren wir, wie auf der Paßwangstraße 1731 ein Güterfuhrmann, der mit 25 Zentner Ladung nach Solothurn fuhr, zur Ueberwindung einer Wegstrecke unterhalb der Paßhöhe, statt der sonst üblichen zwei Stunden, den ganzen Tag gebraucht, obwohl er seinem Fuhrwerk 14 Pferde vorgespannt hatte. Noch 1836 steht die Paßwangstraße im Rufe, die unstreitig schlechteste Kommunikationsstraße der Schweiz zu sein.[19]) Trotzdem hat Basel die Rivalität dieses Jurapasses zeitweise zu

[18]) St. A. B. H. & G. S 19.

[19]) Strohmeir U. Pet. schreibt hierüber im Hist.-geogr.-stat. Gemälde der Schweiz, Heft 10, S. 36: „Es scheint, man habe beim Bau dieser halsbrecherischen Straße die höchsten Joche und unschicklichsten Stellen geflissentlich ausgewählt, um sie da durchzuführen."

denken gegeben, sonst wäre es nicht auf Abwehrmaßnahmen, die u. a. in einer Ermäßigung der Frachtsätze bestehen sollten, aber nicht zum Ziele führten, bedacht gewesen.

Die beste Waffe, die Basel in diesem Konkurrenzkampf ins Feld führen konnte, war wohl die 1738—1744 vorgenommene Verbesserung der obern Hauensteinstraße.[20])

Der durchs Birstal über Pierre-Pertuis verlaufende Verkehrszug ist mit dem obern Hauenstein kaum je in ernste Konkurrenz getreten, wurden doch die Fuhrleute durch die bischöflichen Zollbeamten des öftern aufgefordert, ihre Fuhrwerke abzuladen, wobei dann die Güter leicht Schaden litten. So galt denn zweifelsohne bis gegen Ende des 18. Jahrhunderts der obere Hauenstein als einer der verkehrsreichsten Juraübergänge.

Seit der französischen Revolution aber war Frankreich bestrebt, den westschweizerischen Transitverkehr auf die Burgunderroute abzulenken, wo ja Saône und Doubs, auf weite Strecken hin schiffbare Flüsse, den Konkurrenzkampf mit dem westschweizerischen Straßennetz um so mehr aufzunehmen bereit waren, als deren Verkehrswert durch den schon 1783 in Bau genommenen, nach vielen Unterbrechungen allerdings erst 1834 vollendeten Rhein-Rhône-Kanal noch wesentlich erhöht wurde.

Während noch vor 1790 alle Waren, die von Marseille, Nîmes, Montpellier, Bordeaux, Avignon, Lyon, Paris, Rouen und Le Hâvre nach der Schweiz bestimmt waren, über Genf geleitet wurden, wurde jetzt dieses Eingangstor der Schweiz von seiten Frankreichs immer mehr aufgegeben, sodaß von dem ehemaligen Transit beinahe nichts mehr bestehen blieb; denn die für die Schweiz bestimmten Waren gelangten nun von Lyon aus auf der Wasserstraße nach Besançon und von dort auf dem Landwege über Belfort und Basel nach ihrer Bestimmung. Wurde auch durch diese national eingestellte Verkehrspolitik Frankreichs die schweizerische Nordost-Südwest-Transitlinie stark benachteiligt, so hatte jetzt Basel sogar eine Zunahme des Transits zu verzeichnen.

Als jedoch in den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts die schweiz. Kantone immer noch ihrer liberalen Handelspolitik huldigten, und die Nachbarstaaten bereits begonnen hatten, zu einer schutzzöllnerischen Politik überzugehen, indem sie die Einfuhrzölle erhöhten, aber die Straßenzölle im Innern verminderten, oder gar beseitigten, als im besondern Baden ein Zollsystem

[20]) Wie diese Straßenverbesserung von einem Zeitgenossen beurteilt wurde, erfahren wir aus einer Tagebuchnotiz des Major N. Miville: „Anno 1734 im Juni mußte ich nach Bern in Condition. Den 22. kam ich bis Liestal, damals war noch die alte, erbärmlich schlechte Landstraße, deren seitherige Erneuerung unserer Obrigkeit zu ewigem Nachruhm dienen muß." Aufzeichnungen des Major N. Miville, S. 3, in Privatbesitz.

aufstellte, das die Straßenzölle in dem Maße vermindern ließ, wie sich die Straßen von Basel entfernten, kam es so weit, daß französisches Gut von Besançon den weiten Umweg über Straßburg, Kehl und den Schwarzwald nahm, um nach St. Gallen und Winterthur zu gelangen.[21]) Ein derartiges Umfahren der Schweiz war natürlich nur denkbar, solange die Güter auf den schweizerischen Transitstraßen allzu großen Gebühren, sowie zeitraubenden und demzufolge frachterhöhenden Einrichtungen unterworfen waren.

Zur Verdeutlichung des Gesagten diene nachfolgende Tabelle, die uns einen Einblick gewährt in internationale Frachtsätze, wie sie im dritten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts üblich waren.

Fracht und Spesen per 50 kg von Lyon nach Zürich.

	Fr.	km
durchaus zu Land über Basel	5.75	
zu Wasser bis Besançon und von da zu Land via Basel	5.17	500 ca.
„ „ „ Basel und von da zu Land	4.60	
„ „ „ Hüningen u. dann zu Land via Lörrach, Rhf.	4.22	
„ „ „ Besançon u. von da zu Land via Lörrach, Rhf.	4.92	
über Lausanne	6.77	450 ca.
über Neuchâtel zu Land	5.20	
zu Wasser bis Besançon und dann zu Land via Neuch.	5.10	

Obschon die Wasserstraße bedeutend mehr Zeit beansprucht hatte als der Landweg, waren die Frachtspesen auf jener doch wesentlich geringer als auf diesem.[22])

Wenn die Schweiz derartig ungünstige Transitverhältnisse sich zuschulden kommen ließ, so lag dies eben an der kantonal orientierten Verkehrspolitik, zu deren Ueberwindung es allerdings noch fast zwei Jahrzehnte gebraucht hatte.

Nachdem wir die mannigfachen Schicksale des westschweizerischen Straßenzuges kennen gelernt haben, wenden wir uns im nächsten Kapitel dem Nord-Süd-Verkehr zu.

3. Der zentralschweizerische Straßenzug.

Bei der Betrachtung des meridional verlaufenden Straßenzuges handelt es sich vorwiegend um die Linie des untern Hauensteins, deren verkehrspolitische Bedeutung im folgenden gewürdigt werden soll.

Es ist kein Zweifel, daß der starke klimatische Gegensatz der beidseitig des Alpenwalles gelegenen Länder die nordsüd-

[21]) St. A. B. Handel und Gewerbe, A 1.
[22]) St. A. B. Kaufhausakten, A 1, Allgemeines und Einzelnes, 1386 bis 1865.

liche Verkehrsspannung geschaffen hat. Dem Warenaustausch zwischen dem N und S des Erdteils dient vornehmlich der Gotthardpaß; denn dicht am Pizzo Rotondo vorbei, der südlichsten Erhebung der Gotthardgruppe, führt die Mailand, das Handelszentrum der Poebene, mit Basel verbindende Gerade.[23]) Der Gotthard mußte somit für die Verkehrsgeschichte Basels von zentraler Bedeutung werden, sobald die Verkehrsspannung zwischen Deutschland und Italien den Güteraustausch auf der kürzesten Linie, ungeachtet topographischer Schwierigkeiten, verlangte, oder anders ausgedrückt, sobald sich ein direkter Warenverkehr zwischen den genannten Ländern als wirtschaftlich günstig erwies. Dem von Basel über Luzern geleiteten Gotthardverkehr diente der untere Hauenstein, was mit dazu beitrug, daß sowohl von der Basler als auch von der Solothurner Regierung diesem Juraübergang stets die größte Aufmerksamkeit geschenkt wurde.

Insbesondere werden aber der von den Eidgenossen 1389 siegreich zu Ende geführte Sempacherkrieg und die hernach, Hand in Hand mit dem unaufhaltsamen Zurückdrängen der österreichischen Macht aus dem Bereich der Gotthardstraße erfolgte Ausdehnung Luzerns nach dem Mittelland Basel veranlaßt haben, die Freundschaft der Eidgenossen aufzusuchen und das Schwergewicht seiner politischen Interessen nach dem Süden zu verlegen.[24])

Im Kampfe um die politische Herrschaft am untern Hauenstein gelang es Basel 1407, die Stadt Olten, den wichtigen Brückenkopf am südlichen Ausgang dieses Passes, als Pfandschaft zu erwerben. Schon 1426 aber verpfändete der Bischof von Basel Olten an Solothurn, in dessen Besitz es seither verblieben ist.[25])

Wie der westschweizerische Straßenzug, so ist auch die zentrale Verkehrsachse weitgehend hydrographisch bestimmt. War dort die Aare verkehrsleitend, so hier auf weiter Strecke die am Gotthard entspringende Reuß, die ja ein verkehrsfreundliches Hochgebirgstal geschaffen hatte, dessen unterer Teil durch den Vierwaldstättersee in eine schiffbare Wasserstraße umgewandelt wurde. Bei Luzern jedoch, wo die jetzt schiffbare, aber als Wasserstraße für „feines Gut“[26]) nicht benützte Reuß, den

---

[23]) Meyer, K. Blenio und Leventina, von Barbarossa bis Heinrich VII. Luzern 1911, S. 12.

[24]) Vgl. Hassinger, H. Basel, ein geographisches Städtebild, Breslau 1927, S. 112.

[25]) Amiet, B. Die Soloth. Territorialpolitik von 1344—1532, Diss. Basel 1929, S. 23 ff.

[26]) Unter „gutem“ oder „feinem“ Gut verstand man vorzüglich Seide und Seidenwaren. Zum „schlechten“ Gut zählte man billige Rohstoffe aller Art, auch Lebensmittel, so beispielsweise bei der Luzerner Fuhr vor allem den Reis.

See verlassend, nach Aufnahme der kl. Emme sich ostwärts wendet, behält der Verkehrszug seine bisherige meridionale Richtung bei, verläßt das Reußtal und strebt, das Mittelland durchquerend, über Sursee, Zofingen, Olten und den untern Hauenstein, Basel, dem wichtigsten Eingangstor der Schweiz, zu.

Durch die direkte Verbindung Basels mit dem Gotthardpaß wird der Rhein, „die mächtigste Verkehrsströmung, die Deutschland in meridionaler Richtung durchzieht", zum transkontinentalen Verkehrszug.[27])

Dient die zentrale Verkehrsachse der Schweiz auch vorwiegend dem meridional eingestellten Güteraustausch, so gibt sie anderseits doch wieder einen Teil ihres Verkehrs an die uns bekannte Nordost-Südwest-Transitlinie ab, auf die sie bei Olten stößt, sie überschneidet, um etwas weiter südlich, zwischen Aarburg und Zofingen, noch einmal einen wichtigen Straßenzug (Zürich—Bern—Freiburg) zu kreuzen.

So ergibt sich denn bei Olten, am Schnittpunkt der Hauenstein-Gotthardlinie mit dem vom Bodensee nach Genf verlaufenden Straßenzug, ein für die Entwicklung dieser Paß- und Talsiedlung äußerst wertvolles Verkehrskreuz.

Solothurn hatte, ebenso wie Basel, stets das größte Interesse an einem regen Verkehr über den untern Hauenstein, über dessen Paßhöhe ja die politische Grenze der beiden Stände verläuft. Merkwürdig genug, daß sich nun im ausgehenden 17. Jahrhundert auf einmal eine Verkehrsverlagerung zu ungunsten dieser so wichtigen Durchgangsstraße einstellt.

Auf diese eigenartige, orographisch keineswegs bedingte Verkehrsverschiebung,[28]) müssen wir nun zunächst näher eintreten, ist doch ihre Auswirkung in den handels- und verkehrspolitischen Beziehungen zwischen Basel und Luzern noch für die nächsten Jahrzehnte deutlich nachweisbar.

Im Herbst 1690 beklagte sich der Landvogt Sebastian Spörlin auf Farnsburg bei seiner Regierung über den schlechten Zustand der Landstraße, die über die Schafmatt nach Aarau führe, gleichzeitig darauf hinweisend, welch namhafte Abkürzung sich durch eine Verbesserung der Teilstrecke Tecknau, Menhalde, Aletenfluh, Aleten, Wenslingen ergeben würde. — Man wäre deshalb im Begriff, an der Aletenfluh Sprengungen vorzunehmen und dort, wo es die Not erfordere, die Verbesserung durchzuführen. Solche Verbesserungen, versicherte Spörlin, würden die solothurnischen Zollstraßen nicht beeinträchtigen, da nur leichte Fuhren wegen des allzu hohen und „ungeschlachten" Berges sich dieser Straße bedienen könnten. Der Protest Solo-

[27]) Bächtold, H. Der norddeutsche Handel im 12. und beginnenden 13. Jahrhundert. Abh. z. mittleren u. neueren G., Heft 21, S. 3.

[28]) Unterer Hauenstein 694 m Maximalst. 12.94% Nord, 22.5% Süd.
Schafmatt 797 m „ 10.—% „ 25.4% Süd.

thurns ließ aber nicht lange auf sich warten. Schon im Januar 1691 beschwerte sich dieser Stand bei Basel über dergleichen Neuerungen wider das alte Herkommen; denn solche Landstraßen würden den eidgenössischen Gewohnheiten und Gebräuchen nicht entsprechen, weil dadurch Zölle und „andere Sachen" geschwächt würden. Es sollte deshalb der Weg wie von altersher eingerichtet bleiben, oder aber nur soweit erneuert werden, daß er die solothurnischen Zölle und Regalien nicht beeinträchtige; denn wenn auch Solothurn vor Jahren gegen die Anlage eines Reit- und Fußweges über die Schafmatt nichts einzuwenden gehabt hätte, so könnte es sich doch jetzt keineswegs damit abfinden, wenn zu seinem größten Nachteil dieser Weg zu einer Landstraße erweitert werden sollte. Da diese neue Straße die benachbarte alte Zollstraße und die Verlagshäuser in Olten sehr benachteiligen würde, möchte Basel alles beim alten bewenden lassen und von der Straßenverbesserung absehen.[29]) Als die Rheinstadt diesen Vorstellungen kein Gehör schenkte, machte Solothurn den Weg unbrauchbar, indem es ihn oberhalb Rohr mit Baumstämmen verhauen ließ. Jetzt mischte sich auch Bern in die Angelegenheit und forderte Basel auf, den Konflikt bei der vom 10.—12. März 1693 in Brugg stattfindenden Konferenz der V evangelischen Orte zur Sprache zu bringen.[30]) Basel kam dieser Aufforderung nach und erklärte, es hätte infolge fortwährender Belästigungen, denen seine Fuhrleute von seiten der österreichischen Zollbeamten[31]) ausgesetzt wären, die alte Straße von Basel über die Schafmatt instand gestellt. Anfangs hätte Solothurn dieses Unternehmen sogar begünstigt, dann aber, aus Besorgnis, die Zolleinnahmen der Stadt Olten könnten dadurch benachteiligt werden, die Schafmattstraße auf seinem Territorium gesperrt. Auch auf den Vorschlag einer Zollverlegung nach Erlinsbach wäre Solothurn nicht eingetreten.

Die Konferenz kam zu keiner Entscheidung und forderte Basel auf, sich über die Berechtigung zur Aufnahme der Schafmattstraße auszuweisen, wozu die Einvernahme der Zollbeamten in Aarau zweckmäßig sein könnte, da die Landleute, welche diese Straße gebrauchen, ihnen einen gewissen Teil der Frucht abzuliefern hätten.[32]) Basel, auf der Suche nach Beweismitteln,

---

[29]) St. A. B. H. & G. S 29, Straßen über die Schafmatt, die Staffelegg, den Bözberg und durch das Fricktal.

[30]) E. A. VI/2/1, S. 467 b.

[31]) vermutlich in Rheinfelden.

[32]) Siehe Merz, W. Das Stadtrecht von Aarau in: Die Rechtsquellen des Kantons Aargau, II. Teil: Stadtrechte, Aarau 1898, S. 78

Zoll auf der Arbrücke, 1426: Dis ist der Zoll uff Aren brugg.
Item ze Oltingen git jeglich hus ein fiertal korns.
Item ze Kienberg git jeglich hus ein fiertal korns.
Item ze Stüßlingen git jeglich hus ein fiertal korns.

Dazu bemerkt Merz: Der Zoll wurde in den der Stadt benach-

ließ sich dann von Aarau einen Bericht zustellen, dem wir u. a. entnehmen, daß ein gewisser Simeon Rychner, Bürger von Aarau, lange Jahre Kaufmannsgüter, Wein, Hanfsamen usw. von Basel über die Schafmatt nach seiner Vaterstadt geführt habe. Ebenso hätten alle Weinfuhrleute von Münster (Luzern), auch fremde Fuhrleute von St. Gallen, Schaffhausen, Zug, und dem Elsaß die Schafmatt benützt. Ein anderer Fuhrmann sagte aus, er fahre schon seit 30 Jahren über die Schafmatt nach Aarau, gehe aber mit schweren Lasten stets über den Hauenstein.

Am 6. April 1693 wurde Solothurn vom Inhalt der von Basel über den Schafmattverkehr eingezogenen Informationen unterrichtet, wobei Basel nicht versäumte, darauf hinzuweisen, daß bei anhaltender Verkehrshemmung an der Schafmatt ein anderer Weg über Bernergebiet mit Umgehung des Zolls zu Erlinsbach eingeschlagen würde.[33]) — Die Drohung blieb nicht ganz ohne Erfolg; denn schon im Juni desselben Jahres konnte der Landvogt auf Farnsburg berichten, die Landstraße solothurnerseits von Rohr nach Aarau sei wieder geöffnet, doch dürften die Einwohner von Rohr gegen alten Brauch den Fuhrleuten weder mit Mietrossen noch anderweitig beistehen, sodaß die Fuhrleute mit großer Versäumnis Mietrosse und Hilfe von Oltingen und Zeglingen erbeten mußten. — Solothurn gab seinen bald aktiv, bald passiv geäußerten Widerstand nicht auf und verhinderte noch auf Jahre hinaus den hemmungslosen Verkehr über die Schafmattstraße.

Die feindselige Haltung Solothurns der Schafmatt gegenüber wird uns verständlicher, wenn wir konfessionelle Strömungen jener Zeit sowie auch strategische Momente mitberücksichtigen. Wir erinnern uns, daß seit 1656 die damals nicht gelöste Frage der konfessionellen Gleichberechtigung die Gemüter sowohl auf protestantischer wie katholischer Seite nicht zur Ruhe kommen ließ. So hatte denn auch Solothurn ein nicht geringes Interesse daran, seine einzige nur auf ganz kurzer Strecke unterbrochene Verbindung mit den katholischen Orten, nämlich die von Solothurn über Olten nach Aarburg und Zofingen an die Luzerner Grenze führende Straße, in jeder Hinsicht zu begünstigen und anderseits den über die Schafmatt nach Aarau geleiteten Warenzug nach Möglichkeit zu verhindern.[34]) Nicht unerwähnt sei auch die Tatsache, daß die Schafmattstraße auf eine erhebliche Strecke der Grenze des österreichischen Fricktals entlang führte und infolgedessen während des spanischen Erbfolgekrieges zu

barten Dörfern alljährlich eingesammelt, jedes Haus hatte die bestimmte Abgabe zu leisten, wogegen die Einwohner vom Brückenzoll in Aarau befreit waren.

[33]) E. A. VI/2/1, S. 471b.

[34]) E. A. VI/1/2, S. 1250.

Grenzverletzungen Anlaß gegeben hatte. So sprachen denn auch strategische Gründe gegen Aufnahme der Schafmattstraße.

Als dann endlich Solothurn den Fuhrleuten bei hochobrigkeitlicher Strafe verboten, die Schafmatt zu befahren und ihnen gleichzeitig anbefohlen hatte, sich der Landstraße über den Hauenstein zu bedienen, sah sich auch Bern, auf dessen Territorium die Fortsetzung der Schafmattstraße bei Aarau endigte, in seinen Interessen gefährdet.[35]) Durch die Sperrung der Schafmattstraße in die Enge getrieben, suchte Bern nach einem neuen Juraübergang, der ihm eine möglichst günstige Verbindung mit Basel sichern würde. Als Umgehung der Schafmatt wurde eine neue Handelsstraße von Aarau über das Benkenjoch nach Wittnau geplant. Da es sich hier um eine Konkurrenz der Bözbergstraße handelt, werden wir im nächsten Kapitel auf das Benkenjoch noch etwas näher eingehen müssen.

Kaum zwei km östlich des Gebirgseinschnittes, der den Benkenjochpaß ermöglicht hatte, findet sich die verkehrsgeographisch weit wichtigere Paßlücke der Staffelegg.[36]) Obwohl die Staffeleggstraße erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts gebaut wurde, ist sie seit 1750 des öftern als Postulat der vorderösterreichischen Regierung, in deren Besitz ja damals das Fricktal war, aufgetaucht.

So eröffnete am 16. 9. 1750 Baron von Ramschwag, Direktor in „vorderösterreichischen Kommerzien-Angelegenheiten und Merkantilsachen" der Berner Regierung den Beschluß des Schwäbischen Kreises, „die Straßen allerorten in dauerhaften, guten Stand herzustellen", welcher rühmlichsten Entschließung auch Oesterreich in Ansehung der V. O. Lande beigetreten sei.

Demzufolge würden die V.O.Lande die seit langem zerfallene Landstraße von Stein—Säckingen bis Frick und weiter aufwärts gegen den Bözberg und anderseits gegen „Staffelegg in Austriaco" von guter Nachbarschaft wegen herstellen lassen, falls Oesterreich versichert sein könnte, daß auch „hochlöbl. Stand Bern diese Straßen auf seinem Gebiet gleichförmig fortsetzen würde".

---

[35]) Rats-Manual der Stadt Aarau, S. 58.

Vgl. ferner St. A. B. Oesterreich-Schriften wegen der neuen Landstraße durch Wittnau im Fricktal. H. & G. S 29.

[36]) 1502 kaufte Bern von Hch. Haßfurter Burg und Herrschaft Urgiz samt den Dörfern Densbüren und Asp um 325 Gulden, vereinigte die Dörfer „unter dem Berg" mit der Landvogtei Schenkenberg und erweiterte damit seine Besitzungen gegen das kais. Fricktal. Mit Densbüren und Asp gelangten die Berner in den Besitz des einstweilen mehr strategisch als verkehrsgeographisch wichtigen Staffeleggpasses Aarau—Frick. Argovia XVI, S. 134.

Schon 1417 wurde Küttigen samt der Burg Küngstein von der Stadt Aarau erworben, kam dann von dieser an Arnold Segesser, 1454 an die Kommende Biberstein und mit deren Besitz 1535 an Bern (Oberamt Biberstein) HBLS: Küttigen.

Die in ihren Verkehrsinteressen sich bedroht fühlenden Stände Basel und Solothurn hatten es jedoch vortrefflich verstanden, Bern zu veranlassen, nicht auf den österreichischen Vorschlag einzutreten.[37])

Wenn nun der Berner Rat der vorderösterreichischen Regierung die Antwort erteilte, er wünsche wegen der großen Kosten nicht auf die Anregung einzutreten, die Staffelegg zu verbessern und an der Bözbergstraße sei im Sommer 1750 vieles verbessert worden,[38]) so halten wir diese Aeußerung für eine diplomatische Ausrede und glauben den wirklichen Grund der Absage in den von Basel und Solothurn erhobenen Vorstellungen suchen zu müssen. Als nämlich 1757 von seiten Oesterreichs bei löbl. Stand Bern die Erstellung einer großen Landstraße über die Staffelegg nach Aarau angeregt wurde, gab Basel der Berner Regierung gegenüber der bestimmten Hoffnung Ausdruck, dieselben Motive, die Bern schon 1751 veranlaßt hätten, vom Bau der Staffeleggstraße abzusehen, werden auch jetzt noch maßgebend sein; würden doch sowohl Solothurn als Basel durch die neue Straße nicht wenig „hintangesetzt werden", was die beiden Stände um so weniger verstehen könnten, als sie sich doch gerade in den letzten Jahren alle erdenkliche Mühe gegeben hätten, den Transit durch ihre Lande in jeder Hinsicht zu fördern. So hoffe denn Basel auch jetzt, Bern werde wie 1751 das Interesse seiner Miteidgenossen nicht einem Dritten zuliebe opfern.[39]) In der Tat trat Bern auf den österreichischen Vorschlag nicht ein.

Je mehr die Herren in Bern zögerten, an den immer notwendiger werdenden Neubau der Bözbergstraße heranzutreten, desto energischer gingen in den Jahren 1764—66 die an Basel grenzenden Staaten Oesterreich und Baden vor, indem sie eine Straße[40]) von Rheinfelden über Degerfelden, Hagenbach, Waidhof nach Lörrach erbauten, wodurch Basel von dem wichtigen rechtsrheinischen Verkehr nach dem Bözberg ganz abgeschnitten wurde; eine Tatsache, die der Basler Rat durch den äußerst mangelhaften Unterhalt seiner rechtsrheinischen Straßen in hohem Maße selbst verschuldet hatte.[41])

Noch in den Jahren 1770 und 1772 blieben wiederholte Anregungen der vorderösterreichischen Regierung, Bern möchte doch den Bau der Staffeleggstraße in Angriff nehmen, völlig fruchtlos. Von der Errichtung dieser Straße sah der Berner Rat

[37]) St. A. B. H. & G. S 29, Memorial des Dir. d. Kaufmannschaft
[38]) Heuberger, S. 46.
[39]) St. A. B. Missiven Brf. a/Bern v. 19. 2. 1757.
[40]) Wir werden noch zu zeigen haben, daß diese Straße vor allem als Fortsetzung des Staffeleggpasses und erst in zweiter Linie als solche der Bözbergroute gedacht war.
[41]) Basler Nachrichten v. 26. 1. 1921, No. 38.

wohl nicht zuletzt deshalb ab, weil ihm ja zur Genüge bekannt war, wie ungern Basel und Solothurn den Bau der Staffeleggstraße, durch die sie in ihrem Transitverkehr sehr geschädigt worden wären, gesehen hätten. Bedenken wir auch, daß man zur Zeit der ersten Teilung Polens im Jahre 1772 befürchtete, die Großmächte hätten allgemein die Absicht, die kleinen Staaten aufzuteilen und Joseph II. hege der Eidgenossenschaft gegenüber gefährliche Erweiterungspläne, so wird die reservierte Haltung Berns um so verständlicher.[42])

Wir haben gezeigt, wie sehr es der vorderösterreichischen Regierung daran gelegen war, schon 1750/51, 1757, dann wieder im Anfang der siebziger Jahre, Bern für den Bau des Staffeleggpasses zu gewinnen, und wie schließlich alle diese Bemühungen einerseits am Widerstand der Stände Solothurn und Basel, anderseits aber aus Gründen, die eine Gefährdung der Eidgenossenschaft befürchten ließen, gescheitert sind. Umgekehrt zeigte sich zu Beginn der neunziger Jahre, wie wir bald sehen werden, ein Entgegenkommen Berns gegenüber Oesterreich, befand sich doch jetzt das aristokratische Bern gemeinsam mit Oesterreich im ideellen Gegensatz zum revolutionären Frankreich.

Unsere nächste Aufgabe wird nun darin bestehen, nachzuweisen, ob und inwiefern die Berner Verkehrspolitik tatsächlich die Verkehrslage der Stadt Basel zu beeinflussen vermocht hatte. Als am 23. April 1791 Joseph Benedikt Baß, Schultheiß zu Olten, an Joh. David Hebdenstreit, Schultheiß zu Liestal, schrieb, die Regierung Berns hätte dekretiert, ohne Verschub die Anlegung der Staffeleggstraße vorzunehmen, beeilte sich Hebdenstreit, diese Nachricht sogleich seiner Regierung bekannt zu geben, darauf hinweisend, wie durch den Bau der Staffeleggstraße nicht nur Basel in seinen Zolleinkünften erheblich geschmälert würde, sondern wie vor allem auch die Wirte, „deren Gasthäuser in einem großen Kapital stünden, wegen verlierender Einkehr und bisher zu fournieren gehabter Mietpferde in unwiederbringlichen Nachteil gesetzt würden". Ferner sei zu bedenken, daß die Luzerner Fuhrleute die neu anzulegende Straße schon deshalb gebrauchen würden, weil sie voraussichtlich von Aarau aus — unter Umgehung von Aarburg und Zofingen — direkt ins luzernische Gebiet gehen werde.

Die Basler Kaufhausbehörde, die obiges Schreiben zur Ueberprüfung und Berichterstattung zugestellt erhielt, beauftragte nun ihren Unterbestätter Uebelin auf die Kaltenherberge (ob Istein) zu gehen, von wo aus er zu Fuß den *neu einzurichtenden Weg bis Aarau* verfolgen, die Distanzen von einem Ort zum andern genau vermerken, auch die Zölle, Wirtshäuser und

[42]) Vgl. Dierauer, Joh. Geschichte der Schweiz. Eidg. Gotha 1912, Bd. IV. S. 246 f.

Handwerker auf dieser Route, desgleichen die Beschaffenheit des Weges selbst bestens beobachten und aufzeichnen sollte. Den Rückweg hatte Uebelin über den Untern Hauenstein zu nehmen und auch dort seine Beobachtungen genau aufzuzeichnen.

Wir geben hier den wesentlichen Inhalt des Expertenberichtes wieder, soweit er sich auf die Staffeleggstraße und deren nordwestliche Fortsetzung bezieht. Uebelin berichtet über seine am 3. Mai 1791 begonnene Reise:

Von	nach	Stden.	
Basel	Kaltenherberg	3½	Die Straße ist in sehr gutem Stande und hat alles Erforderliche, was zum Behufe des Fuhrwerks dienlich ist.
Kaltenherberg	Mappach	½	Straße in sehr gutem Zustand.
Mappach	Schallbach	¾	Straße in sehr gutem Zustand.
Schallbach	Lörrach	1¼	Diese Chaussée wird nur z. Zt. der Zurzacher Messe, sonst aber wenig oder niemals von Niederländern oder Schweizer Fuhrleuten begangen. Zürcher und Schaffhauser, die zu Straßburg und Kehl aufladen, fahren über den Wald und benützen diesen Weg niemals. In obigen Ortschaften wird kein Zoll entrichtet.
Lörrach	Rheinfelden	2½	Von Lörrach muß man bis auf die Anhöhe (Hünerberg) für einen 50 bis 60 Ztr. schweren Wagen 2 Vorspannpferde, das Pferd à 6 Batzen, nehmen. In Rheinfelden wird nur der gewöhnliche Brückenzoll bezahlt, da der Kaiserzoll schon in Krozingen (sw. Freiburg) erhoben wurde.
Rheinfelden	Mumpf	2	Gute Straße und alles zum Behuf des Fuhrwerks Erforderliche.
Mumpf	Stein	½	In Stein zahlt man ein kleines Weggeld per Wagen.
Stein	Frick	1½	In Frick laut Ladkarte 1 Rp. pro Zentner.
Frick	Densbüren	1	Ein böser, enger Weg, nur zum Bauernfuhrwerk dienlich. In Densbüren fängt der neue, bereits ausgesteckte Weg an und zieht sich in vielen Windungen durch Wiesen und Felder „am Fuße des Berges Staffelegg herum". Es liegt die Vermutung nahe, daß wenn er zustande kommt, er ohne Vorspann befahren werden kann.
Densbüren	Küttigen	2	
Küttigen	Aarau	½	Von den „zum Fuhrwerk erforderlichen Handwerkern" ist nur ein Dorfschmied in Herznach zu nennen. Ueken, Herznach und Densbüren scheinen eine sehr arme Bevölkerung aufzuweisen.

Auf Grund obiger Feststellungen gelangte die Kaufhausbehörde zur Ueberzeugung, daß Bern durch den Bau der Staffeleggstraße diejenige Route zu begünstigen versuche, die durch das „Markgräfische und Oesterreichische" nach Aarau führen und damit Basel und die solothurnischen Lande „abkarren" sollte.[43])

Obgleich wir die Bern unterschobene Absicht nicht billigen, so möchten wir doch die Bedenken des Basler Kaufhauses nicht ohne weiteres von der Hand weisen. Es ist zweifelsohne richtig, daß die natürliche nw. Fortsetzung der Staffeleggstraße nicht über Basel, wohl aber über Rheinfelden, Lörrach, Schliengen dem Verkehrszug Basel—Frankfurt zustrebt.

Wir erinnern uns wie 1764—66 die Markgrafschaft Baden im Verein mit Oesterreich die Wegstrecke Rheinfelden—Degerfelden—Lörrach zu einer auch für schwere Fuhrwerke gangbaren Straße ausgebaut hatte.[44]) Nach Vollendung dieses Straßenbaues erschien am 13. Februar 1766 im Karlsruher Wochenblatt folgende amtliche Anzeige: „Nachdem die Landstraße von Lörrach bis Rheinfelden in brauchbaren Stand gestellt, sowie die sehr bequeme Passage und kürzeste von der Frankfurter Route und zwar 4 Stunden unterhalb Basel von der Kaltenherberg aus über Lörrach, Rheinfelden nach Schwaben und in die Schweiz wiederum eröffnet worden, wird dies bekannt gemacht.[45])

Nun wissen wir aber wie sehr sich Oesterreich um 1770, also kurz nach Instandstellung, beziehungsweise teilweiser Neuanlage der Verkehrsdiagonale Rheinfelden—Lörrach—Schliengen bei Bern um den Bau der Staffeleggstraße bemüht hatte. Wir glauben deshalb den Ausbau der direkten Verbindung Rheinfelden—Schliengen, die vor allem dazu bestimmt war, den Basler Zoll zu umgehen und damit Hand in Hand den Verkehrszug durch die Markgrafschaft Baden und Oesterreich zu leiten, als das Werk der vorderösterreichischen und nicht etwa der bernischen Verkehrspolitik — wie Basel vermutete — ansprechen zu müssen; hatte doch die vorderösterreichische Regierung das größte Interesse, das schon von Natur aus zum Durchgangsland bestimmte Fricktal, verkehrspolitisch nach Möglichkeit zu fördern.

---

[43]) St. A. B. H & G. S 29 Bedenken des Kaufhauses wegen der Staffelegg. 28. 6. 1791.

[44]) S. oben S. 18.

[45]) Mit Recht bemerkt Baer F. J. in seiner Chronik über Straßenbau und Straßenverkehr in dem Großherzogtum Baden, Berlin 1878, S. 231: „Man ersieht aus der Form dieser Bekanntmachung, daß Baden dem Vorwurf ausweichen wollte, daß eine *neue* Landstraße errichtet wurde." Dieser Vorwurf war natürlich nur von Seiten der Basler Regierung zu befürchten.

Die Vermutung liegt nun nahe, daß, nach Erstellung der Staffeleggstraße, die zahlreichen aus dem Breisgau kommenden, über Basel dem untern Hauenstein und dem Bözberg zustrebenden Weinfuhren von Schliengen ab nicht mehr die alte, am Fuße der Vorberge des Schwarzwaldes über Blansingen und Eimeldingen sich hinziehende Baslerstraße benützt hätten, sondern über Lörrach gefahren wären, was ferner zur Folge gehabt hätte, daß für die nach Luzern bestimmten Fuhrwerke die Staffelegg an Stelle des untern Hauensteins getreten wäre.

Obwohl die Berner Regierung zu Beginn der neunziger Jahre das Staffeleggprojekt ernstlich zu fördern gewillt war und auch bereits die nötigen Pläne und Kostenvoranschläge hatte anfertigen lassen, gelang es ihr doch nicht mehr, das Werk auszuführen. Zusehends verdunkelte sich jetzt der politische Horizont im Westen. Drohend stand das Gespenst der französischen Revolution an der Grenze des Alten Bern. Die Furcht vor dem Uebergreifen der Revolution auf das Gebiet der Eidgenossenschaft und die Möglichkeit kriegerischer Verwicklungen mit Frankreich verhinderten Bern vollends an der Erfüllung kultureller Aufgaben. So blieb es denn dem jungen Kanton Aargau vorbehalten, in den Jahren 1804–1810 das Staffeleggprojekt in die Tat umzusetzen.[46])

Nach Eröffnung der Staffeleggstraße (1810) war, bei völlig geänderten politischen Verhältnissen, eine Umgehung Basels um so weniger zu befürchten, als ja inzwischen Oesterreich aus dem Fricktal verdrängt und dieses dem Aargau angegliedert worden war. Wie bereits früher erwähnt, lag die Bedeutung des oberhalb Frick in die Bözbergroute einbiegenden Staffeleggpasses nun vor allem in der Verbindung des neuen mit dem alten Kantonsteil.

4. Der ostschweizerische Straßenzug.

Im ostschweizerischen Straßenzug ist die von Basel über Augst, Rheinfelden und über den Bözberg nach Zürich führende Linie von ausschlaggebender Bedeutung.

Dieser Verkehrszug diente nicht nur dem binnenschweizerischen Güteraustausch, er nahm auch teil an dem über die Ostschweiz geleiteten Transitverkehr. So weisen Zürcher- und Walensee der Bözbergstraße eine südöstliche Fortsetzung nach dem Bündnerland und lenken den Verkehr über die Ostalpenpässe nach der Poebene. Anderseits steht Zürich über Zug–Arth–Goldau in Verbindung mit der zentralschweizerischen Verkehrsachse, und endlich führt von der Limmatstadt über Winterthur, St. Gallen die nach dem Bodensee und dem schwäbisch-bayrischen Alpenvorland hinstrebende Verkehrslinie. Aber nicht

[46]) St. A. A. Bau der neuen Straße über die Staffelegg.

nur über den Bözberg, auch durch das Rheintal vollzog sich der Warenaustausch mit der Ostschweiz. Dem Verkehr nach Schaffhausen, das insbesondere die Rheintalroute bevorzugte, standen in Basel auf eine kurze Strecke zwei Straßen zur Verfügung; denn sowohl links- wie rechtsrheinisch gelangte man über Augst, beziehungsweise Grenzach, Wilen nach Rheinfelden, von wo ab die Straße bis Laufenburg linksrheinisch verlief, hier das Flußufer wechselte, um über Waldshut, Lauchringen durch das Klettgau Schaffhausen zu erreichen.

Neben den Landstraßen verdienen die schiffbaren Wasserstraßen erwähnt zu werden. Nicht selten konnte man im 18. und noch im beginnenden 19. Jahrhundert auf Limmat, Aare und Rhein güterbeladene Frachtschiffe Basel zusteuern sehen, wenn auch gesagt werden muß, daß die Schiffahrt in unserer Zeit mehr und mehr vom Landverkehr überholt wurde. So wurde ihr z. B. 1829 nur noch ein Achtel aller Speditionsgüter zugewiesen.[47])

Das Aufkommen der Eisenbahnen bewirkte den Untergang der schweizerischen Flußschiffahrt. Auf die seit dem 20. Jahrhundert neu auflebende Schiffahrtsaera können wir hier nicht mehr eingehen.[48])

Das Gemeinsame der bis jetzt behandelten Verkehrswege war deren Verlauf über schweizerisches Territorium. Von der Verkehrsstraße, die auf dem kürzesten Wege, d. h. über den Bözberg, Basel mit Zürich verbindet, kann dies nicht gesagt werden; eine Tatsache, die unsere volle Aufmerksamkeit verdient, ist doch deren Tragweite noch für das ganze 18. Jahrhundert verkehrspolitisch kaum zu überschätzen.

Fassen wir nun zunächst den Verlauf der Straße ins Auge, die von Natur aus dazu bestimmt war, die zwischen Basel und Zürich verkehrenden „Güterzüge" aufzunehmen. Sie verließ Basel beim Albantor, zog sich von hier parallel zum Rhein durch den Hardwald nach Augst, wo sie die Ergolz und damit auch die Westgrenze des noch bis zum Frieden von Lunéville 1801 unter österreichischer Herrschaft stehenden Fricktals überschritt. Von Augst erstreckte sich der Straßenzug über Rheinfelden, wo Oesterreich einen Zoll erhob, Möhlin und Mumpf nach Stein—Säckingen. Hier verzweigte sich die Straße; der eine Arm führte über Laufenburg—Koblenz nach dem berühmten Messeort Zurzach, der andere in südöstlicher Richtung über Eiken, Frick, Hornussen — von da über bernisches Gebiet — nach dem Bözbergplateau,[49]) dem niedrigsten Juraübergang im Aare-Rhein-

[47]) St. A. B. Kaufhausakten, A 1.
[48]) Bächtold, S. 47 f.
[49]) Ueber die Etymologie von Bözberg vgl. Heuberger, S. Vocetius-Bözberg im TA 1925, S. 59, ferner Stähelin, F. Die Schweiz in römi-

knie.[50]) Bei Stalden erreichte die Straße die Paßhöhe (573 m) und senkte sich nun von hier ab in mäßig steilem Gefälle (ca. 5 %) bis nach Brugg hinunter, wo die in einem engen, cañonähnlichen Felsenbett fließende Aare leicht überbrückt werden konnte.[51]) Von Brugg aus benützte der Landverkehr die über Windisch, wo die Reuß mit der Fähre überquert wurde, nach Baden führende, dort das rechte Limmatufer gewinnende und über Wettingen nach Zürich hinstrebende Handelsstraße.

Dergestalt zeigt sich uns die wichtigste Verkehrslinie Basel—Zürich zu Beginn des 18. Jahrhunderts. Sie erstreckt sich über verschiedene Hoheitsgebiete; denn von Augst bis Hornussen durchzieht sie das österreichische Fricktal, dort aber, wo der Bözbergpaß beginnt, führt sie bis hinunter an die Reuß über bernisches Territorium, das sie auf dem rechten Flußufer verläßt, um durch die Grafschaft Baden die Stadt Zürich zu erreichen.

Bekanntlich ist Bern 1415 in den Besitz des Aargaus gelangt. Es genügt uns hier festzustellen, daß damals die Berner noch nicht auf das linke Aareufer übergegriffen hatten, mit Ausnahme der Herrschaft Wildenstein, deren Herr zur Huldigung genötigt worden war. Schon nach wenigen Jahren ließ es sich Bern nicht nehmen, auf dem linken Ufer der Aare in weiterer Weise Fuß zu fassen; ging doch sein Bestreben dahin, sich rittlings auf die Jurahöhen zu setzen und die Grenze des österreichischen Fricktals immer weiter von der Aare zurückzudrängen. Dieses Ziel suchte Bern nicht so sehr mit Waffengewalt als mit kluger Politik zu erreichen. Nachdem 1447 Thüring von Aarberg die Herrschaft Schenkenberg an Bern verpfändet hatte, übernahm dieses 13 Jahre später die Pfandschaft zu Eigentum und bemächtigte sich gleichzeitig des Amts am Bözberg mit seinen Dörfern und Gehöften.[52]) Endlich erwarb Bern zur Arrondierung seiner Besitzungen am Bözberg noch die Dörfer Effingen und Elfingen und nachdem 1514 durch Kauf von Arnold von Rotberg auch Bözen in seine Hand gekommen war, gelangte die Paßstraße vollends in seinen Besitz.

---

scher Zeit, Basel 1931, S. 187. Der keltische Name Vocetius ist zusammengesetzt aus vo „unter" und ceto „Holz", bedeutet also etwa Niederholz.

[50]) Vosseler, S. 184 ff.

[51]) „Der leichte Aareübergang bei Brugg ist wohl überhaupt die unmittelbare Ursache dafür, daß der Verkehr von altersher den Weg über den Bözberg nahm, ja daß noch im Straßennetz der späteren Kaiserzeit der Verkehr von Augst an die obere Donau über den Bözberg und Vindonissa führte." Stähelin, S. 124.

[52]) Merz, W. Die mittelalterlichen Burganlagen und Wehrbauten des Kantons Aargau, Aarau 1906/1929, Bd. II/485 ff., Bd. III/110 f.

Wir haben oben gesehen, wie der Verkehr die beiden Hauensteine zeitweise vernachlässigt oder gar umfahren hatte. Auch dem Bözberg ging es in dieser Hinsicht nicht besser, zumal in der Zeit, als das Fricktal noch zu den vorderösterreichischen Landen zählte. Als Basel sich Ende des 17. Jahrhunderts wegen Aufnahme der Schafmattstraße gegenüber Solothurn verteidigen mußte, wies es auf die Belästigungen von Seiten der österreichischen Zollbeamten hin, die den Anlaß zur Verbesserung der Schafmatt gegeben hätten. Diese von Basel vorgebrachte Motivierung der Straßenverbesserung erregt in zweifacher Hinsicht unser lebhaftes Interesse. Mit dem Hinweis auf die Belästigungen der österreichischen Zollbeamten erscheint nun der Streitfall in einer ganz neuen Beleuchtung. Basel war es also vor allem darum zu tun, die österreichischen Zölle zu umgehen und mit der Schafmatt zunächst den Bözberg und erst in zweiter Linie den untern Hauenstein zu konkurrenzieren.

Als sich Oesterreich in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts in langwierigen Kriegen der Türken zu erwehren hatte, ging es begreiflicherweise darauf aus, seine Einkünfte zu mehren, was unter anderm durch eine Erhöhung der Zölle erreicht wurde. Schon 1681 beklagte sich die Basler Kaufmannschaft wegen Erhöhung der Zölle in Rheinfelden und an andern Orten. Im folgenden Jahre wurde die eidgenössische Tagsatzung bei Oesterreich vorstellig, weil zu Waldshut von den eidgenössischen Schiffsleuten ein „neuer großer Zoll" verlangt werde. 1686 beschweren sich die eidgenössischen Stände bei der vorderösterreichischen Regierung wegen neuen Zöllen, und drohen mit Repressalien, falls man ihnen nicht entgegenkommen würde.[53]) Oesterreich war aber keineswegs gewillt, auf eine Zollermäßigung einzutreten. 1692 drängte der kaiserliche Gesandte, Freiherr von Neven, an der eidgenössischen Tagsatzung zu Baden auf endliche Vollziehung der wiederholten Tagsatzungsbeschlüsse wegen Abstellung der Transgressionen[54]) und behauptete, die Eidgenossenschaft könnte selbst durch eine erklärte Feindschaft dem Reiche nicht mehr Schaden zufügen, als durch die Art und Weise, wie sie sich zu den ungerechten Eroberungen Frankreichs und deren Beschützung verwenden lasse.[55])

Wir erinnern uns, wie schließlich Bern zur Umgehung der Schafmatt die neue Handelsstraße von Aarau über das Benkenjoch geplant hatte. Dieser Paß sollte dann durch eine noch aus-

[53]) E. A. VI/2/1, S. 20e, 53k.

[54]) Man verstand darunter die vertragswiderige Begünstigung kriegführender Heere durch schweizerische Soldtruppen. Vgl. Dierauer IV/130.

[55]) Die Franzosen verheeren die Pfalz im Krieg gegen Deutschl. 1688—1697. Das unselige Reislaufen drohte hier wieder einmal den Eidgenossen zum Verhängnis zu werden.

zubauende Teilstrecke Wittnau—Anwil, unterhalb letzterem, im Ergolztal, wieder in die Schafmattstraße einmünden. Da der neue Straßenzug durch die fricktalischen Gemeinden Wölfliswil und Wittnau führen sollte, sah sich Bern veranlaßt, gemeinsam mit Basel in Wien zu sondieren, ob nicht das Fricktal eventuell käuflich oder pfandweise an die eidgenössischen Stände abgetreten werden könnte, und sofern dies nicht möglich wäre, ob nicht wenigstens diejenigen Dörfer, die man zur Verbindung des bernischen mit dem baslerischen Gebiet benötigen würde, zu erhalten wären. Würde es nicht gelingen, weder das eine noch das andere zu erreichen, so sollte man für alle Zeiten den freien Transit zwischen den beiden Ständen zu ermöglichen suchen.[56])

Oesterreich war dem neuen Straßenprojekt günstig gesinnt, ging aber auf Unterhandlungen über die Abtretung des Fricktals nicht ein. Der freie Transit in Kriegs- und Friedenszeiten über die neu zu bauende Benkenjochstraße wurde österreichischerseits zugesichert. Ferner willigte Oesterreich in den zollfreien Transit der Waren durch die fricktalischen Gemeinden ein und verlangte nur ein Transitgeld, das dem bei Trimbach und Olten erhobenen entsprach.[57])

Sobald das Einverständnis Oesterreichs erreicht war, hatte Bern den Straßenbau energisch gefördert, und schon 1706 beschwerte sich Solothurn, daß Bern nun wirklich einen andern Weg, oder eine Reichsstraße, von Aarau nach Wittnau gegen die Rothenfluh errichtet habe. „Diese von Berns eigenen Feldmessern erkundigte Straße sei an vielen Orten wegen zweier Berge und steiler Abhänge unbequem und zugleich länger.“[58]) — Gewiß ist die Distanz Aarau—Anwil über das Benkenjoch um ca. 2 km länger als über die Schafmatt, auch ist tatsächlich die Benkenjochstraße kein mustergültiges Beispiel eines ideal angelegten Passes, da ja für die Verbindung mit Basel, außer der Paßhöhe noch zwischen Wittnau und Anwil eine Höhendifferenz von ca. 200 m zu überwinden ist, was nach Launhardt

[56]) Schon 1639, dann wieder 1678 und 1689 versuchten die Eidgenossen vergeblich, von Oesterreich die Abtretung des Fricktals zu erlangen. Die auf die Erwerbung des Fricktals hinzielende Initiative Berns war die folgerichtige Auswirkung seiner weitausblickenden Verkehrspolitik, die nicht nur auf einer möglichst großen Strecke den west-östl. durch das schweiz. Mittelland verlaufenden Verkehrszug, sondern ebensosehr die den Jura überquerenden Nord-Süd-Verbindungen in die Hand zu bekommen suchte, soweit diese nicht schon in der Botmäßigkeit von Basel und Solothurn gelegen waren. Vgl. auch Gagliardi, E. Die Entstehung der schweiz. Kantone, in: Wissen und Leben, Zürich/Bern 1914, Bd. 14, S. 73 ff.

[57]) Dieses belief sich pro Pferd eines geladenen Güterwagens auf 3 Schweizerbatzen, Vorspannpferde ausgenommen; für einen Weinwagen, der mehr als 2 Pferde hatte, waren 10, sofern er nur 2 Pferde hatte, 2 Schweizerbatzen zu entrichten.

[58]) E. A. VI/2/1, S. 1289 f.

einem verlorenen Gefälle, oder was dasselbe ist, einer unnütz überschrittenen Höhe gleichkommt.[59]) Man sollte also nach diesem Kriterium erwarten, daß der Schafmattpaß sich eines weit größern Verkehrs zu erfreuen gehabt hätte als sein östlicher Rivale, was entschieden auch der Fall gewesen wäre, wenn nicht, wie wir gesehen haben, handelspolitische und konfessionelle Bedenken die verkehrsgeographischen Verhältnisse in den Hintergrund gedrängt hätten.

Schon wiederholt hatte sich die Herrschaft einer das Fricktal beherrschenden *nicht* eidgenössischen Macht auf den Warenzug Basel—Zürich verkehrshemmend ausgewirkt. Als 1734 General Doxat namens Ihrer k. Majestät sondierte, ob nicht löbl. Stand Bern derselben zwei Millionen Gulden auf die vier Waldstädte und das Fricktal darleihen wollte, entging es deshalb den Herren in Bern nicht, welch wertvolles Angebot es hier auszunützen galt, und sie wären wohl bereit gewesen zuzugreifen, um das verkehrspolitisch wie strategisch so wertvolle Fricktal wenigstens einstweilen pfandweise zu übernehmen, hätte nicht kleinliche Eifersucht der andern Stände sie daran gehindert. So sah sich denn Bern veranlaßt, General Doxat zu erklären, ein solches Anleihen würde unüberwindliche Schwierigkeiten bereiten.

In den vierziger Jahren des 18. Jahrhunderts war die Zürcher Route nicht nur im Fricktal, sondern auch in nächster Nähe von Basel in einem so bedauernswerten Zustand, daß Oesterreich jetzt den Moment für günstig hielt, auf dem rechten Rheinufer eine neue Straße von Rheinfelden bis zur Basler Grenze zu erstellen, um damit den linksrheinischen Verkehr zu konkurrenzieren. — Es braucht wohl kaum gesagt zu werden, daß Basel aus mancherlei wirtschaftlichen Gründen einer rechtsrheinischen Ablenkung des Verkehrs nicht untätig zusehen konnte, weshalb denn auch die Kaufhausbehörde sogleich beauftragt wurde, eine eingehende Untersuchung über die Frequenz der neuen Straße zu veranlassen.

Ueber die durchgeführte Untersuchung[60]) berichtete der Kaufhausschreiber am 19. 1. 1741: „Es zeigte sich, daß seit dem letzten Zurzacher Markt von denjenigen Fuhren, die bisher über Augst gefahren, ca. 100 Wagen sich der neuen rechtsrheinischen Straße teils auf-, teils abwärts bedienen und auch künftig bedienen werden, da die Straße sehr gut angelegt sei und man deshalb durch deren Benützung zwei Stunden gewinnen könne. Infolge der Mietrosse, deren man in Augst bedürfe, und die dort schwer zu bekommen seien, käme der Wagen bis Rheinfelden um 2 fl. billiger zu stehen als auf dem linken Rheinufer."

[59]) Vgl. oben S. 7.
[60]) St. A. B. Handel und Gewerbe, S 28.

Nach Ausbesserung der Straße Augst—Rheinfelden beschloß der Basler Rat, die Fuhren hätten von nun an über Augst zu fahren, damit die Rheinbrücke geschont werden könnte. Doch muß es mit dieser Ausbesserung österreichischerseits nicht weit her gewesen sein, sonst hätte sich Basel nicht schon innert Jahresfrist veranlaßt gesehen, bei Baron von Stotzingen, dem v. ö. Regierungsrat und Obervogt der Herrschaft Rheinfelden,[61]) über den schlechten Zustand dieser Straße vorstellig zu werden und um baldige Remedur zu ersuchen. Baron von Stotzingen ließ sich in seiner Antwort an Basel sehr geschickt dahin vernehmen, daß man vor einigen Jahren die rechtsrheinische Straße von Rheinfelden bis an die Basler Grenze vollkommen hergestellt hätte, in der Zuversicht, es werde von Seiten eines löbl. Kantons ein Gleiches geschehen, da aber nichts geschah, so sei man auch diesseits nicht mehr gewillt, die Straße von Rheinfelden nach Augst zu verbessern. Oesterreich war zweifelsohne Basel zuvorgekommen und hatte es verstanden, ein Stück der linksrheinischen Zürcherroute zu seinen Gunsten aufs rechte Rheinufer zu verlegen.

Nicht besser als in der Umgebung Basels waren die Wegverhältnisse am Bözberg, wie denn überhaupt das Straßenwesen in der Schweiz in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts auf einem Tiefpunkt angelangt war.[62]) Obwohl sich die bernische Regierung schon 1743 mit Erfolg bemüht hatte, das der Stadt Brugg zufallende Zolldrittel um jährlich 430 Gulden (258 Bernkronen) zu erwerben, widmete sie merkwürdigerweise noch Jahre lang der Bözbergstraße keine besondere Aufmerksamkeit.[63]) Diese Tatsache ist um so auffälliger, als, nach Tillier zu schließen, gerade Bern, besonders seit 1740, in der Schweiz den Anfang machte mit der Verbesserung des Straßenwesens.[64])

In engem Zusammenhang mit dem Bözbergverkehr steht eine im Jahre 1751 von der Basler Gesandtschaft bei der Tagsatzung eingereichte Beschwerde wegen des schlechten Zustandes der von Koblenz über Rietheim nach Zurzach führenden Straße.[65])

Zunächst war es den Basler Kaufleuten darum zu tun, ihre

---

[61] Burkart, S. 736.

[62]) „Im Anfange des Jahrhunderts hatte der schlechte Zustand der Straßen in der Waadt den Räubern wesentlichen Vorschub geleistet, und noch im Jahre 1724 waren sie so mangelhaft, daß man besorgte, die Prinzessin Polixene von Hessen-Rheinfeld würde mit ihrem Wagen nicht durchkommen." Vgl. Tillier, Geschichte des Eidg. Freistaates Bern 1839. V/428.

[63]) Heuberger, S. Der Bau der heutigen Bözbergstraße, Aarau 1926, S. 109.

[64]) Vgl. auch Baumann, G. Das bernische Straßenwesen bis 1798, Bern 1925, S. 105.

[65]) E. A. VII/2, S. 849, Art. 309.

Waren mit geringerer Mühe auf die Zurzacher Messen[66]) zu bringen. Als dann aber 1753 die Gemeinden Koblenz und Rietheim im Auftrag der seit 1712 die Grafschaft Baden allein regierenden Stände, Zürich, Bern und Glarus, eine ganz neue Straße von Koblenz bis Zurzach angelegt hatten,[67]) zeigte es sich bald, wie Heuberger treffend nachgewiesen hat, daß auf der neuen Straße auch Fuhrleute verkehrten, die sonst den Weg über den Bözberg eingeschlagen hatten, obgleich sie auf der Strecke Basel—Waldshut—Zürich einen Umweg von sechs Stunden machen und mehr Zollstätten durchfahren mußten.[68]) Nach einem Bericht des Brugger Gleitsherrn an die Zollkammer vom 27. 2. 1754 beträgt die Strecke von Koblenz über Zurzach, Glattfelden, Bülach nach Zürich 10½ Stunden; diejenige von Koblenz über Baden nach Zürich nur 7 Stunden.

Trotz diesem teilweisen Umfahrenwerden des Bözbergs schrieb am 21. Juni 1755 der Brugger Zollverwalter, man habe den Verlust des Zolles aus dem Warenverkehr über den Bözberg nicht zu befürchten, weil von Seiten Oesterreichs die Straße nicht nur bis Frick, wo sie sich gegen die Staffelegg und den Bözberg teilt, sondern bis an die nahe bei Bözen stehende Landmarch gemacht werde; und weil die Fuhrleute die beste Hoffnung haben könnten, daß Bern die Bözbergstraße bauen werde. In diesem Falle aber würde das Brugger Zollgefälle nicht nur beibehalten, sondern noch vermehrt.[69])

Oesterreich ist also auch ohne die Zustimmung Berns zur Verbesserung seines Straßennetzes im Fricktal geschritten, in der richtigen Erkenntnis, daß sich Bern auf die Dauer einer gründlichen Straßenverbesserung, vor allem aber eines Neubaus der Bözbergstraße nicht entziehen könne.

Eine Bemerkung des Güterfuhrmanns Iselin, er werde die Bözbergroute meiden, wenn man ihm den Weg nicht verbessere, dürfte nicht wenig dazu beigetragen haben, daß nun doch der Rat von Bern die Zollkammer mit der Wiederherstellung der

---

[66]) Die Messen in Zurzach dauerten mindestens drei Tage. Im Anschluß an die Wallfahrten ist der Markt am Verenatag (1. Sept.) entstanden, wahrscheinlich schon im 12. oder 13. Jahrhundert. Später, aber ebenfalls unsicher wann, kam dann der Pfingstmarkt dazu, der jedoch immer weniger bedeutete als der Verenamarkt. Vgl. Ammann, H. Die Zurzacher Messen im Mittelalter, TA. 1923, S. 26 f.

[67]) E. A. VII/Abt. 2/849 d 311.

[68]) Heuberger, S. 15.

[69]) Heuberger, S. 34.

Vgl. ferner eine vom 10. 7. 1755 dat. Tagebuchnotiz Isaak Iselins: „Der Weg von Basel bis Hornussen ist sehr gut und wo dies nicht der Fall ist, wird er verbessert. Der Weg über den Bözberg ist abscheulich, besonders für die Gutschen." Keller, J. Die Erwerbsverhältnisse des jurassischen Berneraargaus in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts, in: Vom Jura zum Schwarzwald, I/268.

Bözbergstraße beauftragt hatte. Dieser Auftrag wurde sogleich ausgeführt.[70])

Schon am 17. Januar 1756 konnte der Brugger Gleitsherr Frey dem Berner Zollschreiber mitteilen, daß die jetzt auf das weite Geleise verbesserte Bözbergstraße von den weitspurigen Wagen stark befahren werde, was sich daraus ergäbe, daß im vergangenen Jahre 417 Wagen Lothringer Salz[71]) 222 Gulden und 200 Lastwagen Iselins 239 Gulden eingetragen hätten. Es wäre aber leicht einzusehen, daß sich das neue Geleise in einer so tief liegenden Straße, besonders bei anhaltend schlechtem Wetter, in schlimmem Zustande befinde. Demnach war die Ausbesserung ungenügend.

So sehr es auch im Interesse des bernischen Fiskus lag, wenn sich der Bözbergpaß eines regen Warenverkehrs erfreuen durfte, wollen wir doch nicht außer acht lassen, daß die am Paß liegenden Gemeinden an diesem Verkehr noch wesentlich mehr interessiert waren als die bernische Regierung. In einer am 23. Juni 1764 nach Bern gesandten, von den Einwohnern von Bözen und Effingen gemeinsam verfaßten Beschwerde stellten diese fest, daß ihnen zwar die Erhaltung der Straße obliege, die Fuhrleute sich aber jeweilen der fricktalischen Vorspannpferde bedienten, sodaß die bernischen Untertanen keinen, oder doch nur einen sehr geringen Anteil am Verdienst bringenden Verkehr hätten. Auf Grund dieser Vorstellungen verfügte Bern, daß die Fuhrleute ab 1. Oktober 1764 keine fremden Miet- und Vorspannpferde mehr gebrauchen dürften, sondern dieselben inskünftig, bei Strafe gegen die Widerhandelnden, von den Einwohnern von Bözen und Effingen genommen werden sollten. Anderseits sorgte Bern für eine genügende Anzahl von Miet- und Vorspannpferden, die jedoch in den genannten Orten den Fuhrleuten nicht teurer überlassen werden durften als auf Seite des Fricktals.[72])

Hätte eine Regierung sich in solchem Falle energischer für ihre Untertanen einsetzen können, als es hier geschehen ist? Somit hat Heuberger nicht recht, wenn er meint, die völlige Verarmung der Aemter Schenkenberg und Kasteln wäre die Folge der übermäßigen Belastung des Bauernvolkes, *und die Regierung hätte keine Hand gerührt*, um dem schwer gedrückten Bauernstande aufzuhelfen.[73]) Seine Ansicht dürfte durch obige Tatsachen entschieden eine Korrektur erfahren.

Nachdem Oesterreich zu Beginn der siebziger Jahre Bern erneut ersucht hatte, die Straße über den Bözberg instand zu

---

[70]) Heuberger, S. 59.

[71]) Nach Tillier V/340 bezog Bern das Salz aus Lothringen, Burgund, Italien, Tirol und Bayern.

[72]) St. A. B. H. & G. S 29.

[73]) Heuberger, S. 116.

stellen, entschloß sich endlich 1773 der Berner Große Rat, seiner Zollkammer den Auftrag zu erteilen, Plan und „Devis" zur Verbesserung der in äußerste Verderbnis geratenen Bözbergstraße anfertigen zu lassen und samt ihrem Gutachten dem Rate vorzulegen.[74]) Es sollten noch weitere zwei Jahre verstreichen, bis der Große Rat, gestützt auf das Gutachten der Zollkammer und auf die von Ing. A. Mirani eingereichten Pläne einschließlich Kostenvoranschlag, den Bau einer neuen Bözbergstraße, der auf mehrere Jahre verteilt werden sollte, beschloß.[75]) Endlich, im Sommer 1777, konnte Mirani mit dem Neubau der Bözbergstraße beginnen. Es gelang ihm, bis zu seinem im Oktober 1778 erfolgten Ableben das Werk soweit zu fördern, daß es im folgenden Sommer seiner Vollendung entgegen gehen konnte.[76])

Der Transitverkehr über den Bözbergpaß muß nach Erstellung der neuen Straße eine ansehnliche Steigerung erfahren haben, was aus folgenden Tatsachen hervorgeht: Am 20. Dezember 1782 beschloß der Berner Rat, das der Stadt Brugg vertraglich gewährte Zolldrittel um 150 Gulden jährlich zu erhöhen. Diese Verfügung sollte in Kraft bleiben bis zum Abschluß eines neuen Vertrages über den Loskauf oder über die Festsetzung der jährlichen Summe. Schon im Februar des folgenden Jahres versuchte die Zollkammer den der Stadt Brugg verbliebenen Zolldrittel käuflich zu erwerben, was ihr aber nicht gelang.[77]) Auch das lebhafte Interesse Berns an den Brugger Zolleinkünften kann u. E. nur einem erhöhten Güterverkehr und demzufolge erhöhten Zollintraden zugeschrieben werden.

Als hingegen Ende des 18. Jahrhunderts, zur Zeit des ersten Koalitionskrieges, diejenigen Güter, die das Fricktal nicht passieren durften, durch das „Baselbiet" umgeleitet werden mußten, zeigte sich von neuem, wie verkehrshemmend das vorderösterreichische Fricktal in Kriegszeiten auf den schweizerischen Transitverkehr einzuwirken vermochte. Nicht zuletzt mögen deshalb verkehrspolitische Rücksichten Peter Ochs veranlaßt haben, bei seinen Besprechungen anläßlich seiner Pariser Mission im Juni 1796 u. a. auch auf die Erwerbung des österreichischen Fricktals als Kompensation für die Verluste Basels im Elsaß hinzuweisen.[78])

---

[74]) Heuberger, S. 46 ff.; ferner R. P. vom 28. 3. 1772 und 4. 4. 1772.

[75]) Heuberger, S. 50.

[76]) Wir unterlassen es, hier näher auf die Baugeschichte einzutreten, einmal weil wir dadurch den Rahmen unseres Themas überschreiten würden, und ferner, weil wir in dieser Hinsicht auf die schon oft zit., ebenso ausführliche wie zuverlässige, Monographie Heubergers hinweisen können.

[77]) Heuberger, S. 109.

[78]) Steiner, G. Eine baslerische Friedensbotschaft an das französische Direktorium, B. N. v. 21. 11. 1928, No. 322; ferner Büchi I/442.

Wir haben noch einer zu Beginn des 19. Jahrhunderts im ostschweizerischen Straßenzug sich fühlbar machenden Verkehrsverlagerung zu gedenken. Als nämlich am 23. August 1804 Hans Georg und Johann Lenggenhager sich bei der St. Galler Regierung über die Zumutung beschwerten, über Zürich nach Basel fahren zu müssen, wurden sie angehalten, der Stadt Zürich den Zoll zu entrichten, auch wenn sie über Zurzach fahren würden.[79]) Mit der Zerstörung der Brücke in Wettingen und der langsamen Ueberfahrt, welche durch das oft zu hohe, oft zu niedere Wasser erschwert und verzögert würde, begründeten die Fuhrleute mit Recht ihr Abweichen von der Zürcher Route. — Die St. Galler Regierung, die in Zürich zugunsten der beiden Fuhrleute vorstellig geworden war, erhielt den Bescheid, die über Bassersdorf, Kloten, Bülach, durch den Wald nach Glattfelden und Zurzach führende Straße sei niemals als Heer- oder Landstraße, sondern immer nur als Kommunikationsweg betrachtet worden, weshalb denn auch dieser Weg für alle Güterfuhren verboten sei, weil auf dieser Straße weder Wegknechte aufgestellt wären, noch irgend welche Zolleinrichtungen bestünden. Die nach Basel führende Landstraße hingegen gehe über Zürich, wo auch die Zolleinrichtungen existierten, mittelst derer die von allen Fuhrleuten gewünschten Erleichterungen bewerkstelligt werden könnten. Die Fuhrleute Lenggenhager waren somit gezwungen, sich dem Zürcher Verbot zu fügen und die Straße über Zürich zu benützen.

Im selben Jahre, in dem Zürichs Zollpolitik — sicher nicht zugunsten der Kaufleute — Triumphe feierte, erklärten einsichtige Männer in der Schweiz: „Der Transithandel kann infolge großer Konkurrenz — Umfahren der Schweiz — nur durch *unbeschränkte* Handlungsfreiheit bestehen und könnte auch nicht den *geringsten* Druck ertragen."[80])

Der Bogen sollte aber noch straffer gespannt werden. Im Jahre 1810 beschwerten sich die genannten Fuhrleute neuerdings bei ihrer Regierung, weil ihnen jetzt die Straßenkommission des Kantons Zürich weder die Straße Winterthur—Andelfingen—Schaffhausen, noch diejenige über Frauenfeld nach Schaffhausen als „Route nach Basel" zu benützen gestatte und erkläre, das Basler Gut, welches in St. Gallen geladen werde, dürfe nur auf der Heerstraße über Zürich geführt werden. — St. Gallen brachte nun die Angelegenheit vor die Tagsatzung, da Zürich, das sich auf eine Verordnung vom 20. Mai 1772 be-

[79]) Bevor der Weg über Zürich in Aufnahme kam, bedienten sich die St. Galler Fuhrleute der über Schauffhausen führenden Straße.

[80]) Wir entnehmen dieses Zitat dem Memorial des am 7. 1. 1804 in Aarau abgehaltenen Handelskongresses betr. die Handlungsverhältnisse der Schweiz. St. A. Zch. KK 507, Th. 1, No. 29.

rief, von seinem Vorhaben, die St. Galler Fuhrleute von den erwähnten Straßen auszuschließen, nicht abzubringen war.[81])

Die 1811 versammelte Tagsatzung hatte in obiger Sache anerkannt: „Die betreffenden Stände sollen sich gütlich einigen und der Landammann soll eingeladen werden, auf die Beachtung der mediationsmäßigen Grundsätze zu achten.[82]) Sofern die Anstände nicht auf gütlichem Wege beseitigt werden könnten, sollen dieselben an sämtliche Kantone zur Instruktionserteilung auf künftiges Jahr gebracht werden." Da die Angelegenheit auf der nächsten Tagsatzung nicht mehr zur Sprache kam und auch die Akten uns hierüber nichts mehr berichten, dürfen wir eine freundschaftliche Schlichtung der Streitfrage annehmen.[83])

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die verkehrspolitische Bedeutung des ostschweizerischen Straßenzuges durch den Neubau der Bözbergstraße (1777/78) wesentlich erhöht wurde, daß aber anderseits die direkte Verbindung Basel—Zürich in Kriegszeiten immer wieder gefährdet war, so lange das Fricktal unter österreichischer Herrschaft gestanden hatte.

Erst nach der 1803 erfolgten Uebergabe des Fricktals an den Kanton Aargau wurde die Bözbergroute zur wichtigsten Kommerzialstraße für den binnenschweizerischen Verkehr und gleichzeitig zu einem wertvollen Teilstück der großen Transitlinie Basel—Zürich—Chur—Italien.

5. Gegenstände des Transportes.

a) Waren.

In den nachfolgenden Ausführungen erblicken wir unsere Aufgabe nicht so sehr in einer vollständigen Erfassung des Warenverkehrs, als vielmehr in der Beleuchtung der Transportgeschichte von verkehrs- und wirtschaftspolitischer Seite her. Bei der Dürftigkeit der Quellen fällt es nicht leicht, Einsicht zu gewinnen in die Art der unsere Verkehrswege belebenden Warentransporte. Gelingt dies gelegentlich, so bleibt doch die Frage nach der Warenmenge meist unbeantwortet. Sind auch aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts noch eine ganze Anzahl der, in dieser Hinsicht so aufschlußreichen, Frachtbriefe auf uns gekommen, so fehlen solche aus früherer Zeit vollkom-

[81]) St. A. St. Gallen, Rubrik 162 Fasc. 13, Fuhr-, Fracht- und Transitwesen. 1803—1854.

[82]) Vgl. Mediationsakte v. 19. Febr. 1803, 20. Kap. 1. Titel, Abschnitt 4: „Jeder schweizerische Bürger hat das Recht, seinen Wohnsitz in einen andern Kanton zu verlegen und daselbst *frei* sein Gewerbe zu betreiben. . ."

[83]) E. A. 1811 § 24 S. 70; ferner E. A. 1812 § 18, Kreisschreiben des Landammanns v. 11. 4. 1812.

men; es sei denn, es fänden sich noch etwelche Exemplare in bis heute unzugänglichen Privatarchiven. Diese Lücke kann nun aber wenigstens teilweise ausgefüllt werden durch ein aus dem Jahre 1743 datiertes Fragment eines Handelsregisters.[84]) So mögen denn die spärlichen Nachrichten über vereinzelte Warensendungen, sowie zeitgenössische Mitteilungen über die Handelsbeziehungen Basels dazu dienen, die schweizerische Wirtschaftsgeschichte unserer Epoche, wenn auch in bescheidenem Maße, aufzuhellen. Um dieser Aufgabe zu genügen, wird es aber nötig sein, die von uns festgestellten Warentransporte im Lichte der Handelspolitik des 18. und beginnenden 19. Jahrhunderts zu betrachten. Wir werden gelegentlich auch Vergangenes heranziehen müssen, soweit dies zum Verständnis des Gewordenen notwendig erscheint. Natürlich kann es sich hier nur darum handeln, die schweizerische Wirtschaftsgeschichte soweit zu skizzieren, als dies im Rahmen unserer Arbeit notwendig erscheint.

Die Grundlagen der schweizerischen Volkswirtschaft liegen im 16. Jahrhundert, in der Zeit, als die Eidgenossenschaft, nach Beendigung der mailändischen Feldzüge auf der Höhe ihrer politischen Machtentfaltung angelangt, sich zu einer Art Neutralitätspolitik bekannt hatte, die sie in der Folgezeit immer konsequenter auszubauen bestrebt war. Dieser Politik war es zu verdanken, daß die Schweiz bis zur französischen Revolution von den kriegerischen Auseinandersetzungen der europäischen Staaten nicht berührt wurde. Was das bedeutet, läßt sich an dem namenlosen Elend ermessen, das Deutschland während des Dreißigjährigen Krieges und während der französischen Invasionskriege zu erdulden hatte.[85]) Den eigentlichen Anstoß aber zur Förderung von Handel und Industrie empfing die Schweiz bekanntlich durch die ihr im 16. und 17. Jahrhundert aus Italien, England, namentlich aber aus Frankreich unaufhörlich zuströmenden Protestanten. Sie brachten ja nicht nur die Seidenindustrie nach Basel und Zürich — mittelalterliche Anfänge hatten sich nicht als lebensfähig erwiesen —, sondern auch wichtige Verbesserungen in der Woll- und Baumwollweberei, Färberei und Walkerei.[86]) Die fortan fast ununterbrochen aufsteigende Entwicklung der Baumwoll- und Seidenindustrie verdankt die Schweiz zunächst einmal den reichen Erfahrungen, die ihre Bevölkerung schon seit dem Mittelalter in der Verarbeitung der Leinwand gesammelt hatte. Es ist

[84]) Schweiz. Wirtschaftsarchiv, Basel H I 4, Jetztlebende Kaufmannschaft in und außer Deutschland. Erster Versuch, Lpz. 1743.

[85]) Geering, T. Grundzüge einer schweiz. Wirtschaftsgeschichte, Bern 1912, S. 4 f.

[86]) Jenny-Trümpy Adolf, Handel und Industrie des Kt. Glarus, Glarus 1898, I/59; Bächtold, S. 27.

deshalb kein Zufall, wenn die Baumwollindustrie gerade in St. Gallen, dem einstigen Sammel- und Exportplatz der Leinwand, festen Fuß fassen konnte; denn hier in der Ostschweiz vor allem fand sie die für ihre erfolgreiche Weiterentwicklung notwendigen Grundlagen, nämlich qualifizierte Unternehmer und in der Textilindustrie bereits geschulte Arbeitskräfte.[87]) Außer in St. Gallen und seiner weitern Umgebung war das Leinwandgewerbe im Emmental und Oberaargau besonders ausgebreitet. So wird uns am Ende des 17. Jahrhunderts wiederholt berichtet, wie Fuhrleute Hanfsamen von Basel über die Schafmatt nach Aarau befördern und mit Leinwand befrachtet auf demselben Wege wieder zurückfahren. Zu Beginn unserer Periode sind in Basel Joh. Jacob Bischoff sowie Nicolaus Harscher und Sohn vorwiegend am Handel mit schlesischer und Schweizer Leinwand interessiert. Sie exportierten außer den genannten Produkten auch wollene Zeuge und Tücher nach Frankreich und England. Ferner beteiligten sich J. Hagenbach Wwe. und Söhne am Export von Basler Leinwand nach Frankreich, England, Spanien und Deutschland. Doch wurde das Leinwandgewerbe jetzt immer mehr zurückgedrängt durch die mächtig aufblühende Baumwollindustrie, der es sehr bald gelang, die Produktion weit über den Landesbedarf hinaus zu steigern. Es mußte also für den Absatz im Ausland gesorgt werden, was nicht allzu schwer fiel, galt es doch, die für die Leinwand bereits bestehenden Exportwege nach Frankreich auch für die Baumwolle offen zu halten. Diesen Bestrebungen kamen nun die Sold- und Handelsverträge mit dem westlichen Nachbar, die bekanntlich auf das zwischen Karl VII. und den Eidgenossen am 8. November 1452 abgeschlossene Bündnis zurückgehen und seither wiederholt erneuert wurden, wesentlich entgegen. Am Ende des 15. Jahrhunderts begann in Frankreich der Aufstieg zum nationalen Großstaat, eine Entwicklung, die durch das gleichzeitig in Aufnahme gekommene Merkantilsystem (Schutzzollpolitik) erheblich gefördert wurde. Es gelang nun den Eidgenossen, beim Abschluß von Militärkapitulationen, dieses System teilweise zu durchbrechen und neben dem Recht der freien Niederlassung auch wirtschaftliche Vorteile zu erringen. Von weittragender Bedeutung in handelspolitischer Hinsicht war die Zoll- und Niederlassungsfreiheit, die den Eidgenossen, zufolge der Bündnisse mit der französischen Krone von 1452, 1516 usw. und der darauf bezüglichen königlichen Erlasse (Lettres patentes) gewährt wurde.[88])

Wir wollen auf die bald segensreichen, bald vorhängnisvollen französisch-schweizerischen Interessenverknüpfungen nicht näher eintreten, da ja hierüber bereits zwei eingehende Mono-

[87]) Bächtold, S. 22 f.
[88]) Jenny I. 25.

graphien[89]) vorliegen; doch soll in den folgenden Ausführungen auf die wichtigsten Marksteine der schweizerischen Handelspolitik hingewiesen werden. Neben den erwähnten Handelsprivilegien ergaben sich für die schweizerische Industrie auch sonst noch mancherlei Berührungspunkte mit Frankreich. Wir erinnern hier an die nach der Aufhebung des Edikts von Nantes (1685) in Genf, Neuenburg und Zürich durch französische Refugianten eingeführte Indiennedruckerei und an die in Zürich durch Hugenotten neugeschaffene Feinspinnerei und Mousselineweberei, wodurch die Textilindustrie eine wertvolle Förderung erhielt.[90]) In Basel gründeten Ryhiner und Faesch 1716 eine Baumwolldruckerei, die infolge günstigen Absatzes ihrer Fabrikate nach Straßburg, Frankfurt und Lothringen bald vergrößert werden konnte. Als Vorbild diente hier ausnahmsweise nicht die französische, sondern die holländische Druckindustrie.[91])

In der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts gingen große Mengen deutscher Leinwand als Transitware durch die Schweiz nach den im Juli und August abgehaltenen Messen von Lyon und Beaucaire. Mehr als $^2/_3$ der in Morges an Bord gebrachten Leinwand war für Frankreich bestimmt, das seinerseits als Rohstofflieferant der deutschen und schweizerischen Textilindustrie in Frage kam.[92]) Dabei darf nicht außer acht gelassen werden, daß namentlich Rohseide auch von Italien geliefert wurde. So können wir z. B. 1742 einen Seidentransport von Turin über Morges nach Basel feststellen.

Zu Beginn des 18. Jahrhunderts bestand in Frankreich nicht nur für Produkte der schweizerischen Baumwoll- und Seidenindustrie, sondern auch für diejenigen des Wollgewerbes eine rege Nachfrage, doch wurde schon 1719 der Absatz schweizerischer Wollwaren durch allzu hohe französische Eingangszölle verunmöglicht. Anderseits bezog die Eidgenossenschaft auch große Mengen französischer Wollwaren.[93]) Allein aus Basel kennen wir aus dieser Zeit drei Firmen, die sich mit dem Wollhandel befaßten. So belieferten die Gebr. Iselin die Innerschweiz mit wollenen Stoffen. Fürstenberger und Sohn besuchten alljährlich die Ostermessen in Leipzig, um dort, mit „besonderer Konzession vom Hofe zu Dresden", große Mengen Wolle einzukaufen, die sie dann in ihren Basler Fabriken verarbeiten

---

[89]) Schindler.
Wild, E. Die Eidg. Handelsprivilegien in Frankreich, 1444—1635, St. Gallen 1915.

[90]) Fetscherin, W. Beitrag zur Geschichte der Baumwollindustrie im alten Bern, Diss. Bern 1924, S. 15. Vgl. ferner Schindler, S. 89.

[91]) Jenny II/100.

[92]) Schindler, S. 113 und St. A. Z. Kaufm. Dir. D 63, Mémoire au Sujet d'un Entrepôt des Marchandises dans la Ville de Moudon par la Ville de Morges. 1754.

[93]) Schindler, S. 112 f.

ließen; und endlich ist die Firma Fäsch und Christ zu erwähnen, die sich Wolle aus Mazedonien und Armenien kommen ließ. Schon zu Beginn unserer Periode sind uns Wolltransporte über die Schafmatt wiederholt bezeugt, und 1737 hören wir von Daniel Tschopp, der, im Auftrag vom Ph. Hch. Fürstenberger im Hause „zum Luft", Wolle von Basel nach Solothurn führt. Neben Frankreich war auch Deutschland zu Beginn des 18. Jahrhunderts ein wichtiger Abnehmer schweizerischer Textilerzeugnisse. Von den Basler Seiden- und Florettbandfabrikanten Iselin und Christ, Hans Balth. Burckard und Sohn und Emanuel Falkner wissen wir, daß sie ihre Industrieprodukte nach Augsburg, Nürnburg, Regensburg und Leipzig exportierten. Gleicher Beliebtheit, in Deutschland wie in Frankreich, erfreuten sich sodann die Persienne und Indienne der uns bereits bekannten Firma Ryhiner und Faesch. Da 1733 ein Ballen Persienne auf dem Wege von Morges nach Basel durch Nässe beschädigt worden war, glauben wir vermuten zu dürfen, daß diese schweren, gemusterten Seidenstoffe auch in der Westschweiz hergestellt wurden.

Ein sehr lebhafter Warenaustausch vollzog sich zwischen Basel und Zürich, den industriereichsten Schweizer Städten. 1740 enthielt die Ladung des von Zürich kommenden Ordinarifuhrmanns neben Seide und Florett auch Ochsenhäute; die letztern wurden nach Süddeutschland exportiert, von wo die Schweiz ihrerseits Schmalleder[94]) bezog.[95])

Eine wesentliche Förderung erhielt der schweizerische Verkehr durch den Transit deutscher Textil- und Metallwaren. So erfahren wir, daß 1712 in Nidau eine für den Export von Weißblech, Eisendraht, Messing usw. bestimmte Warenniederlage errichtet worden war. Von Nidau aus nahmen die Metallwaren unter Umgehung der Genfer Route den Weg durch die Freigrafschaft Burgund nach Lyon. Wir erinnern in diesem Zusammenhang auch an die Stellung Basels in der deutschen Eisenproduktion im 17. und 18. Jahrhundert.[96]) Das oben erwähnte Handelsregister nennt Samuel Burcard als Besitzer eines Eisenbergwerks und einer Schmiede in Hausen (Baden-Durlach). Auch ist in den neunziger Jahren des 17. Jahrhunderts von Eisentransporten über die Schafmatt nach Luzern und Aarau mehrmals die Rede.

Obgleich sich schon zu Beginn unserer Periode ein lebhafter Handel über die deutsch-schweizerische Grenze vollzog, war doch zweifelsohne Frankreich der wichtigste Abnehmer schwei-

---

[94]) Unter Fahl- oder Schmalleder versteht man die braunen, naturfarbigen Rindsleder.

[95]) Bächtold, S. 34.

[96]) Vgl. Geiger, H. Basel und die oberrheinischen Eisenwerke im 17. und 18. Jahrhundert. B. N. No. 38, 1930. Feuilletonspalte.

zerischer Industrieprodukte. Nun nahmen aber die handelspolitischen Verhältnisse zu Beginn der dreißiger Jahre des 18. Jahrhunderts eine neue Wendung, indem sich von jetzt ab die Handelsbilanz zugunsten Frankreichs entwickelte, was nicht verwunderlich ist, schwinden doch die einst so wertvollen Handelsprivilegien, von der französischen Wirtschaftspolitik immer heftiger bekämpft, mangels genügender Unterstützung durch die eidgenössischen Stände, allmählich dahin. Als diese 1774, bei Regierungsantritt Ludwig XVI., nochmals versuchten, die Privilegienfrage zur Sprache zu bringen, bereitete Frankreich gerade den beiden Hauptzweigen der schweizerischen Industrie, dem Seiden- und Baumwollgewerbe, den größten Widerstand, einesteils um die eigene Seidenmanufaktur zu schützen und andernteils wegen der Ostindischen Kompagnie gewährter Privilegien. Noch zogen sich die Verhandlungen mit der französischen Krone in die Länge, wurden dann aber schließlich dahin geregelt, daß mit kgl. Edikt vom 24. Dezember 1781 den Schweizer Kaufleuten in Lyon fast alle Privilegien entzogen wurden.[97]) Als die französische Regierung 1781 den Transit fremder Waren durch Frankreich untersagte und vier Jahre später auch die Einfuhr aller fremden Mousseline- und Baumwollwaren verbot, gewann für das westliche Mittelmeerbecken Genua an Stelle von Marseille erhöhte Bedeutung. Hier ist nun allerdings zu bemerken, daß diese Wandlung sich nur ganz allmählich vollzogen haben muß, denn das französische Einfuhrverbot konnte offenbar ohne allzu große Schwierigkeiten umgangen werden, sonst wären nicht in den Jahren 1783—1792 im Jahresdurchschnitt für Fr. 1,300,000.— Leinwand, wovon ein großer Teil schweizerischer Herkunft war, und für Fr. 200,000.— schweizerische Mousseline von Marseille nach St-Domingue, Martinique und Cayenne ausgeführt worden.[98])

Ueber den kulturellen Einfluß der im ausgehenden 18. Jahrhundert in Basel und Umgebung zu hoher Blüte gelangten Textilindustrie geben zwei Reiseberichte, die weder mit Lob noch mit Tadel keineswegs zurückhalten, ein äußerst anschauliches Bild.[99])

Neben den Rohstoffen für die Textilindustrie bezog die Schweiz im 18. Jahrhundert aus Frankreich vor allem Wein und Salz. Sehr bekannt waren in Basel die Luzerner Fuhrleute, die Elsässerwein über den untern Hauenstein nach der Inner-

---

[97]) Schindler, S. 143 ff. Vgl. auch Büchi, S. I/180 ff.

[98]) St. A. B., H. & G. A 1.

[99]) Ein Besuch in Basel im Jahre 1785. B. N. 1921, Sonntagsbl., S. 161.

(Aus einem Reisebericht J. H. Campes.) Basel nach der Schilderung eines engl. Reiseberichtes von 1794. B. N. 1920, Sonntagsbl. S. 57, 64 und 67.

schweiz transportierten und von dort mit Reis- und Käseladungen zurückkehrten. Beträchtlich war sodann die Einfuhr von Lothringer Salz, worüber wir erfahren, daß allein im Jahre 1755 nicht weniger als 417 Wagen den Bözberg passierten. Als ein an Bedeutung zunehmender Handelsartikel verdient ferner der Tabak erwähnt zu werden, waren doch schon zu Beginn unserer Periode zwei Firmen, nämlich Peter Rippel, sowie Stehelin und Sohn mit Handel und Herstellung von Rauchwaren beschäftigt. Wiederholt treffen wir Basler Fuhrleute mit Tabak nach der West- und Zentralschweiz unterwegs; so verlangte beispielsweise Iselin 1786, es möchte ihm für die in Luzern abgeladenen Waren — *Tabak* und *Indigo* — ein Wagschein erteilt werden. Auch für den Indigohandel läßt sich zu Anfang des 18. Jahrhunderts ein Basler Kaufmann nachweisen. Es war dies Felix Battier, der nicht nur ein großes Lager in Farbwaren wie Indigo, Cochenille usw. besaß, sondern auch mit Kolonialwaren, wie Pfeffer, Tee, Zucker u. dgl. handelte.

Bekanntlich ist 1798 die alte Eidgenossenschaft dem Ansturm der französischen Truppen erlegen. Die von Napoleon alsdann ins Leben gerufene helvetische Einheitsrepublik wurde zum Tummelplatz fremder Heere, was zunächst zur Folge hatte, daß die wirtschaftlichen Beziehungen mit dem Ausland so gut wie vollständig unterbrochen und selbst der inländische Handel und Verkehr erheblich eingeschränkt wurden. Auch das am 19. August 1798 zwischen Frankreich und der helvetischen Republik abgeschlossene Schutz- und Trutzbündnis führte nicht zu dem von Seiten der schweizerischen Kaufmannschaft so sehnlich erwünschten Handelsvertrag zwischen den beiden Nachbarrepubliken.[100]) Nach wie vor belegte Frankreich die schweizerischen Exportartikel, wie Mousseline, Indienne und Seidenstoffe, dann auch Wein, Liqueurs und Porzellan mit sehr hohen Eingangszöllen.[101]) Eine Besserung der Wirtschaftslage trat jedoch ein, als sich zwei Jahre später die französischen Waffen in Italien und Deutschland siegreich durchzusetzen vermocht hatten und nach dem Frieden von Lunéville 1801 einer Neubelebung von Handel und Verkehr nichts mehr im Wege stand. Die Zeit der Wirtschaftsdepression von 1798–1800 wußte die schweizerische Industrie durch Verbesserung und Verfeinerung ihrer Produktionsmethoden geschickt auszunützen. Mit finanzieller Hilfe der helvetischen Regierung bildete sich die „General-Societät der englischen Baumwollspinnerei in St. Gallen", die mit dem Beistand englischer Ingenieure zur Konstruktion von Spinn- und Vorspinnmaschinen schritt. Im Sommer 1801 konnte die erste mechanische Spinnerei der Schweiz dem Be-

[100]) Vgl. Wartmann, H. Industrie und Handel der Schweiz im 19. Jahrhundert, Bern 1902, S. 14 f.

[101]) Eidg. Bundesarchiv Bern, Handelssachen No. 3327, S. 693.

trieb übergeben werden. Nur die erfolgreiche Einführung der Spinnmaschine ermöglichte es der schweizerischen Textilindustrie, sich vor der vernichtenden Konkurrenz der bereits mechanisierten englischen Spinnerei zu schützen.

Obwohl die Schweiz am 27. September 1803 mit Frankreich ein neues Schutzbündnis eingegangen war, das u. a. beiden Kontrahenten die Meistbegünstigung zugesichert hatte, gelang es ihr nun doch nicht mehr, den Handelsverkehr mit dem westlichen Nachbarn in früherem Umfange wieder aufzunehmen, kamen doch schon im Herbst des gleichen Jahres die gegen England gerichteten, übermäßig hohen französischen Eingangszölle auf Baumwollwaren auch ihr gegenüber zur Anwendung.[102]) Trotz der französischen Abschließungspolitik sehen wir aber zur Zeit der napoleonischen Kriege den schweizerischen Innen- und Außenhandel und nicht weniger den Transitverkehr in starker Entwicklung begriffen.[103]) So wird uns berichtet, daß 1806 die Indiennefabrikanten Bovet & Cie. in Neuchâtel ihre Erzeugnisse über Basel an die Frankfurter Messen sandten und 1808 französische und deutsche Fuhrleute ihre Landesprodukte nach der Schweiz brachten, um Reis als Rückfracht mitzunehmen. Ein lebhafter Warenaustausch entwickelte sich sodann auf der zentralschweizerischen Verkehrslinie. Rohseide, Reis und Oel wurden über Luzern nach Basel, Eisen und Stahl in entgegengesetzter Richtung versandt.

Nun verhängte ja bekanntlich Napoleon in seinem Wirtschaftskrieg gegen England schon 1806 die Kontinentalsperre, die er dann durch weitere Dekrete[104]) bis 1810 zum Kontinentalsystem auszubauen verstanden hatte. Aus dieser Zeit gelingt es uns, an Hand noch vorhandener Attestate festzustellen, welcher Art die Güter[105]) waren, die damals durch die Iselinsche

---

[102]) Wartmann, S. 18 f.

[103]) Geering, Grundzüge, S. 28.

[104]) Die franz. Dekrete vom 5. 8. und 12. 9. 1810, denen sich auch die Schweiz zu unterziehen hatte, enthielten den Tarif, nach welchem alle Kolonialwaren zu verzollen waren.

Die franz. Gesandtschaftsnoten vom 29. 9., 5. 10. und 11. 10. 1810 teilten obige Dekrete mit und verlangten:

a) daß alle englischen und Kolonialwaren mit Sequester belegt,

b) daß alle englischen Waren konfisziert,

c) daß alle auf diese Art konfiszierten, wie auch die künftig in die Schweiz eingehenden Kolonialwaren obigem Tarif unterworfen werden sollten.

Erst am 26. 11. 1813, nach dem Sturze Napoleons, konnte die Tagsatzung die durch die napoleonischen Dekrete geschaffenen Einschränkungen wieder aufheben. s. H. & G. P 4 R.

[105]) Jeder Schweizer, der in Basel Waren liegen hatte und durch Attestate beweisen konnte, daß er sich bei seiner Regierung wegen der Abgabe ausgewiesen, erhielt sein Eigentum frei.

Fuhr[106]) spediert wurden. Es gelangten u. a. folgende Waren zum Versand:

Am 17. 12. 1810 an Hch. Zeller, Zürich, 4 Ballen Sumach.[107])
„ 18. 12. 1810 „ Casp. Schultheß & Co., Zch., 10 Ballots levant. Baumwolle[108]), wiegend 1523 Pf. brutto.
„ 18. 12. 1810 „ Jakob Boßhard, Zch., 37 Ballen levant. Baumwolle.
„ 24. 12. 1810 „ Otto Muralt, Zch., 219 St-Fernembouc-Holz.[109])
„ 18. 1. 1811 „ Schultheß & Co., Zch., 8 Ballen Louisiana Baumwolle.
„ 18. 1. 1811 „ Huber & Koch, Zch., 2 Ballen Fisettholz.[110])
„ 13. 2. 1811 „ Schinz & Co., Zch., 1 Kiste Indigo,[111]) 180 Pfd.

Da wir in der Wahl der Attestate keine Auslese getroffen, sondern diese lediglich in chronologischer Reihenfolge zitiert haben, kann es kaum einem Zufall unterliegen, daß die genannten Warensendungen ohne Ausnahme Baumwolle oder Färbemittel enthalten. Es wird dies im Gegenteil durchaus verständlich, wenn wir bedenken, daß noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts die Baumwollzeugdruckerei in der Ostschweiz in hoher Blüte stand.[112])

Wir können hier auf die unheilvollen Auswirkungen der Kontinentalsperre[113]) nicht näher eingehen, möchten aber anderseits doch auch darauf hinweisen, dass die schweizerische Baumwollindustrie im Schutze der wirtschaftspolitischen Maßnahmen Frankreichs die englische Konkurrenz nicht zu fürchten brauchte, eine Tatsache, die der in der Umstellung ihrer Produktionsmethoden — Mechanisierung — begriffenen Industrie nur förderlich sein konnte. Als mit der Macht Napoleons auch das

---

[106]) Die Iselinsche Fuhr hatte sich dem Gedächtnisse der Kaufleute so sehr eingeprägt, daß noch lange nach dem Tode Iselins das Zürcher Ordinarifuhrwerk nach dem Namen des einstigen Besitzers benannt wurde.

[107]) Sumach, von Rhus coriaria L. Gerberstrauch, dient zum Gerben und Schwarzfärben.

[108]) Eine Note der franz. Gesandtschaft vom 21. 12. 1810 gestattet den freien Transit der levantischen Baumwolle nach der Schweiz.

[109]) Fernambuk-(Pernambuk)-Holz, echtes Brasilienholz von Caesalpinia echinata Lam. in Brasilien, enthält den Farbstoff Brasilin $C_{16}H_{14}O_5$, dient in Färberei und Zeugdruck zur Erzeugung roter und brauner Farbtöne, auch zu Lacken und roten Tinten.

[110]) Fisettholz, ungarisches Gelbholz, junger Fustik, Kernholz des Perückensumachs (Rhus cotinus), enthält den gelben Farbstoff Fisetin $C_{23}H_{16}O_9$, der zum Färben von Wolle und Leder dient.

[111]) Die Indigopflanzen (Indigofera) sind Sträucher und Kräuter der Tropen, aus deren Blättern man den Indigo gewinnt.

[112]) Vgl. Bächtold, S. 30.

[113]) Bächtold, H. Die geschichtlichen Entwicklungsbedingungen der schweizerischen Volkswirtschaft, in: Jahrbücher f. Nationalökonomie und Statistik, Bd. 122. Heft 1/2. S. 12 f.

Kontinentalsystem dahinschwand, begegnete die Tagsatzung der grossen Gefahr einer Ueberschwemmung durch englische Baumwollwaren zunächst mit einem Eingangszoll.[114]) Doch war die schweizerische Kaufmannschaft vorwiegend dem Freihandel zugetan, sodaß schon 1814 die gänzliche Aufhebung des vor einigen Monaten erst eingeführten eidg. Grenzzollsystems beschlossen wurde.[115]) Diese Maßnahme hatte dann einer ganzen Anzahl neu erstandener mechanischer Spinnereien das Lebenslicht ausgeblasen. Es ist nun auffallend, wie nach Aufhebung der Kontinentalsperre der Nordsüdverkehr immer mehr in Aufnahme kam. Verschiedene Umstände mögen dazu beigetragen haben. Erstens bestand in gewissem Sinne eine politische Verwandtschaft zwischen den in lockerem Bunde zusammengeschlossenen deutschen Staaten und der zu einem Staatenbund vereinigten, fast völlig souveränen Kantone der schweizerischen Eidgenossenschaft. Zweitens waren die deutschen Staaten, im Gegensatz zu Frankreich, zunächst ebenso wie die Schweiz, grundsätzlich Anhänger des Freihandels und endlich, was wohl das Wichtigste ist, entsprach der deutsch-schweizerische Verkehr einem zunehmenden Bedürfnis nach Austausch der beidseitigen Landesprodukte. Die weitgehend industrialisierte Schweiz ergänzte ihre Eigenproduktion an Brotgetreide aus den süddeutschen Staaten. Diese waren wiederum Abnehmer der schweizerischen Fabrikate. Für Basel und die Westschweiz kamen neben Baden auch Frankreich (Elsaß) als Getreide- und Weinlieferanten in Frage. Das Salz bezog die Schweiz aus Lothringen, Süddeutschland und Oesterreich. Vom Mai 1821 bis zum April 1822 wurden am untern Hauenstein für den Wein-, Güter- und Salztransport je 1223, 4533 und 5219 Pferde benötigt, die Vorspannpferde nicht gerechnet.[116]) Zweifelsohne stand der große Salzbedarf der Schweiz im Zusammenhang mit Viehzucht und Käserei.[117]) Erst nach den erfolgreichen Salzbohrungen in den Jahren 1834, 1842, 1844 und 1845, die zur Gründung der Salinen Schweizerhall, Rheinfelden und Riburg führten, konnte sich die Schweiz sehr bald von der Salzeinfuhr nahezu gänzlich befreien.

In bezug auf die Urproduktion ist hier noch an die beträchtliche Ausfuhr von Sohlleder und Kalbsfellen nach Italien, Sachsen, Hamburg usw. zu erinnern. Anderseits wurden aus Südfrankreich immer noch Wein, Oel und Krapp eingeführt.[118])

---

[114]) Wartmann, S. 26.

[115]) Dietschi, E. Die Schweiz und Deutschland in ihren handelspolitischen Beziehungen in der Zeit der Entstehung des deutschen Zollvereins 1815—1835, Diss. Basel 1930, S. 23.

[116]) St. A. B., Handel und Gewerbe. O 1.

[117]) Dietschi, S. 16 f.

[118]) St. A. B., H. & G., A 1, Bericht des eidg. Zollrevisors Joh. Kasp. Zellwegers an den eidg. Vorort, Luzern 9. 4. 1826.

Wie mannigfacher Art die Güter waren, die in unserm Zeitabschnitt entweder durch das Basler Eingangstor in die Schweiz gelangten, oder aber in der Rheinstadt selbst hergestellt und versandt wurden, bezeugen die Frachtbriefe eines am 21. Januar 1827 in der Richtung Zürich abfahrenden Güterwagens. Die Ladung bestand nämlich aus Bandstahl, Baumwolle, Büchern, Eisen, Farbholz, Indigo, Kaffee, Kölnischwasser, Leinen, Pfannen, Schwefel, Seide und Seidenband, aus Seife, Soda, Spezereien, Stockfischen, Tabak, Wolle, Zichorie und Zigarren. — Wohl die meisten dieser Artikel dürften aus Deutschland und den nordischen Staaten eingeführt worden sein.

Die bedeutendste Basler Industrie war entschieden die Bandweberei. Sie hatte sich nach Einführung des Jacquardstuhles zu hoher Blüte entwickelt und versandte ihre Erzeugnisse nach den Vereinigten Staaten und Deutschland, ja sogar, trotz dortiger Konkurrenz, nach England und Frankreich.[119])

Seit 1820 lassen sich die Rohstoffbezüge einzelner Basler Firmen nachweisen; meist gelingt es sogar unschwer, den Weg vom Absender zum Empfänger der Ware festzustellen. So lässt sich ermitteln, daß 1820 Mylius & Co. in Mailand zwei Ballen Seide an die Firma Forcart, Weiß & Söhne über Chur, Wallenstadt, Zürich sandten. 1827 wurde sogar *Turiner Seide* über Chiavenna nach Basel verfrachtet. Wir werden später noch auf die Umgehung der Gotthard- und Simplonstrasse zu sprechen kommen[120]) und möchten in diesem Zusammenhang nur darauf hinweisen, daß, trotz verkürzter Fahrzeit über den Simplon, der Splügen selbst von Turin aus gelegentlich noch bevorzugt wurde. Neben italienischen Seidentransporten hören wir auch von solchen, die von Triest über Venedig geleitet werden. Hier dürfte es sich um Sendungen aus dem nahen Orient handeln; wenigstens ist uns ein Fall bekannt, der unsere Ansicht zu stützen vermag. Die oben erwähnte Firma Forcart, Weiß und Söhne erhielt nämlich 1826 sechs Ballen Rohseide von Brussa über Triest, Venedig, Bozen, Feldkirch, Rheineck, von wo aus der Transport vermutlich auf Bodensee und Rhein bis Schaffhausen und von hier auf dem Landweg nach Basel erfolgte. In den Jahren 1829—1849 gelangte lombardische Seide teils über den Gotthard und teils über den Splügen nach der Nordwestecke der Schweiz.

1842 hören wir von einer Sendung Stecknadeln, sogenannter „Bandclufen", die Forcart, Weiß und Söhne von Schaffhausen bezogen. Von besonderem Interesse sind endlich die 1843 von Marseille veranlaßten Seidenspeditionen nach Basel, denn die für die Firma Burkhard, Wild und Söhne bestimmte Seide ge-

[119]) Siehe Wartmann, S. 50 ff.
[120]) Siehe S. 111.

langte nicht auf der üblichen Route Lyon—Genf, sondern über Lyon—Mülhausen und von da mit der Eisenbahn bis St-Louis an den Empfänger.[121]) Hier dämmert schon das Morgenrot einer neuen Zeit, die in wenigen Jahrzehnten dem Handel und dem Verkehr noch ungeahnte Möglichkeiten eröffnen sollte.

Dem Umfahrenwerden ihrer Verkehrswege stand die Schweiz vollständig machtlos gegenüber. Noch hielt sie an ihrem Freihandelsystem fest, obwohl ihre Nachbarstaaten der Reihe nach zu schutzzöllnerischen Maßnahmen schritten. Nach dem Sturze Napoleons hatte sowohl Oesterreich als auch Sardinien Zolltarife mit sehr hohen, z. T. prohibitiven Ansätzen eingeführt. Aehnlich verhielt sich Frankreich, das unter der zur Macht gelangten Bourbonenregierung ebensowenig mit der Schweiz einen Handelsvertrag einzugehen gewillt war, wie das napoleonische Kaiserreich. Schließlich zwangen die französischen Sperrzölle die Schweiz zu Gegenmaßnahmen und veranlaßten das am 1. November 1822 zustande gekommene Retorsionskonkordat der 13½ Stände, das aber schon nach zwei Jahren, infolge mangelnder Einigkeit, wieder aufgelöst werden mußte; ein Beweis mehr für die Unfähigkeit des Staatenbundes, eine nationale Zollpolitik zu vertreten. Die Auswirkungen der französischen Schutzzollpolitik zeigten sich im Kanton Basel zunächst in einer starken Schädigung der Indiennedruckereien, deren Zahl vom Ende des 18. Jahrhunderts bis 1840 von 6 auf 2 zurückging. Die Folge dieser Tatsache war dann allerdings eine vermehrte Einstellung der Unternehmer auf die lohnendere Bandindustrie, sodaß sich von 1800—1836 die Anzahl der Bandstühle von 3000 auf 4000 erhöhen konnte.

In dem noch nicht geeinigten Deutschland schuf zunächst Preußen mit seinem Zollgesetz vom 25. Mai 1818 das Beispiel eines großen einheitlichen Zollgebietes. In Süddeutschland hatten Baden und Württemberg gemeinsame Kampfzölle gegen Frankreich erlassen; gegenüber der Schweiz verhielten sie sich noch abwartend. Aber schon 1825 schuf Baden ein neues Zollgesetz, dessen Folgen auf die schweizerischen Verkehrswege wir bereits kennen.[122]) Während man sich in Deutschland eifrig bemühte, handelspolitische Schranken aus dem Wege zu räumen und durch Schaffung immer größerer Zolleinheiten, — 1828 Süddeutscher Zollverein, 1834 Deutscher Zollverein — eine regionale Grenze nach der andern fallen zu lassen, hatte die Schweiz dieser neuen Zolleinheit, eben dem großen deutschen Zollverein, nichts Gleichwertiges entgegenzusetzen.[123]) Die Erkenntnis, daß

[121]) 1844 wurde die elsässische Straßburgerbahn bis Basel geführt. Vgl. Bächtold, S. 43 f.

[122]) Siehe S. 11.

[123]) Vgl. Schmidt, Peter H. Die Schweiz und die europäische Handelspolitik, Zürich 1914, S. 14 ff.

man dem Deutschen Zollverein nur mit einer nationalen und nicht mit einer kantonalen Zollpolitik begegnen könne, dämmerte nun allmählich auch in der Schweiz und ebnete den Weg für den Bundesstaat von 1848, dessen Verfassung das Zollwesen der eidgenössischen Gesetzgebung unterstellte. Eine Frucht der politischen Einigung im Bundesstaat war der schweizerische Zolltarif von 1851.[124]) Damit war nun der Schweiz eine Waffe in die Hand gegeben, die ihr ermöglichen sollte, auf der Grundlage einer nationalen Wirtschaftspolitik, Handelsverträge mit andern Staaten erfolgreich abzuschließen.

b) Bargeld.

Nachdem wir Einblick gewonnen haben in den Verlauf der Warensendungen, wenden wir uns nun einem Teilgebiet des Gütertransportes, nämlich dem in unserm Zeitabschnitt erhöhte Bedeutung gewinnenden Bargeldverkehr zu.

Bevor man zur Einführung der dem Personen- und Postverkehr dienenden, insonderheit der regelmäßig kursierenden Eilwagen — auch Diligences genannt — schritt, war es üblich, Geld- und Wertsendungen aller Art entweder einem vertrauenswürdigen Güterfuhrmann, oder aber dem meistens reitenden Postboten zur Beförderung zu übergeben. So erfahren wir, daß sich z. B. 1787 der uns wohl bekannte Güterfuhrmann J. J. Iselin der Zürcher Kaufmannschaft gegenüber verpflichtete, für alle ihm zur Spedition anvertrauten Barschaften persönlich Garantie zu leisten.

Es ist indessen sehr bezeichnend, daß die Postämter zur Zeit der Helvetik, als unter dem Einfluß der neuen Ideen auch im Verkehrswesen eine Zentralisation angestrebt wurde,[125]) den Versuch machten, die Spedition des Bargeldes an sich zu ziehen, die bereits zu einem, zwar noch nicht staatlich anerkannten, Privilegium der Fuhrleute geworden war. Wie sich dieser Prozeß vollzogen hat, wollen wir in folgendem kurz darzustellen versuchen.

Anläßlich der 1798 erfolgten Errichtung einer neuen Landkutsche nach Aarau verordnete das Vollziehungsdirektorium der helvetischen Republik:

Ab 1. August 1798 soll allen von den alten Regierungen nicht anerkannten Kurieren, Boten und Fuhrleuten untersagt sein, sich auf den Straßen, welche von den amtlich geführten Landkutschen zwischen St. Gallen und Aarau, Basel und Aarau, Luzern und Aarau befahren werden, mit Briefen, Paketen oder Groups[126]) zu beladen, welches Verbot schon lange für die

[124]) Vgl. auch Bächtold, S. 48 ff.

[125]) Vgl. Ochsenbein, A. Die Entwicklung des Postwesens der Republik Solothurn 1442—1849, Solothurn 1925, S. 21.

[126]) Group: versiegelter Geldsack.

Bernstraße besteht. Alle Entrepreneurs oder Partikularen, denen dieses Verbot einigen Schaden zufügen wird, sollen vorzugsweise in dem Postamt, wenn ein solches errichtet wird, angestellt, oder dem Pächter des Postwesens zur Anstellung empfohlen werden, um für ihren Verlust entschädigt zu werden.

Als im Oktober desselben Jahres erstmals eine Diligence zwischen Basel und Luzern mit der Bestimmung eingerichtet wurde, Briefe, Groups und Pakete für Luzern und den Aargau zu befördern, erging an die Bürger die Aufforderung, inskünftig alle Briefe, Geldsendungen usw. dem Postbureau und nicht etwa Nebenboten, die nicht von der Règierung angestellt waren, aufzugeben.

Diese Aufforderung scheint aber wenig Beachtung gefunden zu haben; denn am 20. März 1800 gelangt Luzern mit dem Ansuchen an Basel, strenge Maßnahmen zwecks Verhinderung von Geldspeditionen durch Fuhrleute zu ergreifen. Insbesondere beschwerte sich Luzern wegen der wöchentlich „anhero kommenden, aus mehreren Wagen bestehenden Iselinschen Fuhr, die seit einiger Zeit ein Fäßchen mit sich führe, das man den *Iselinschen Stock*[127]) nenne und mittelst welchem die von den Luzerner Landsleuten für Basel und andere Orte bestimmten Gelder spediert würden."

In einem vom 20. Juni 1804 datierten Schreiben bemerkte Iselin, daß er durch das Dekret der Luzerner Regierung, welches nur der Post erlaube, Geld ein- und auszuführen, öfters in nicht geringe Verlegenheit versetzt würde, da nämlich die Kaufleute ihr Geld lieber seinem Stock als der Post anvertrauten, er aber dieses nicht mehr annehmen dürfe.

Inwieweit Iselin diesen Versuchungen widerstehen konnte, bleibe dahingestellt. Jedenfalls war der Konkurrenz der Fuhrleute mit prohibitiven Mitteln allein nicht beizukommen; dazu bedurfte es vielmehr wirtschaftlicher Maßnahmen. In dieser Hinsicht schien die Postdirektion des Kantons Zürich zuerst erfolgreich gewesen zu sein, konnte sie doch anfangs 1807 feststellen, daß infolge Herabsetzung der Porti der durch die Diligence gehenden Gelder, sich die Kaufleute fast ausschließlich dieser Anstalt bedienten. Anders verhielt es sich mit den Geldern, die von Basel nach Zürich gelangten; denn diese wurden meist dem Iselinschen Stock anvertraut. Infolgedessen ersuchte Zürich die Basler Postdirektion, Iselin die weitere Entgegennahme von Geldsendungen zu verbieten.

Am 28. Februar 1807 erklärte auch die Postdirektion des Kantons Aargau, wenn Basel nicht gegen die Geldbeförderung

[127]) Geldstock bedeutet zunächst einen hohlen Stock oder Stamm, der aufgestellt wurde, um einzelne Geldgaben darin zu sammeln. Man verstand anderseits unter G. auch die in den Stöcken auf dem Transport begriffenen Geldsummen.

der Iselinschen Fuhr einschreite, würde sie selbst Maßnahmen ergreifen, die Iselin nachteilig werden könnten.

Auf Grund der eingegangenen Beschwerden hatten die Verordneten zur Postkammer in Basel ihrem Rat folgendes Gutachten unterbreitet: Der Basler Bürger Hieronymus Iselin nahm bekanntlich hier und in Zürich Groups entgegen, wodurch den von den Postdirektionen Zürich, Aarau und Basel errichteten Messagerien ein nicht unwichtiger Schaden zugefügt wurde, weshalb sich denn auch die beiden erstgenannten Direktionen sehr beschwerten und von Basel verlangten, es möchten diese Speditionen verboten werden, da der Geldtransport ein „der Regierung zustehendes Regal sei".[128]) — Iselin wurde nun ersucht, sein vermeintliches Recht auf den Geldstock vor den Verordneten zur Postkammer zu verteidigen, was ihm aber nicht gelang; er konnte lediglich dartun, daß er den Geldstock immer ohne Beanstandung geführt habe und ihm der Geldtransport auch während der helvetischen Regierung nicht verboten worden sei. Iselin wollte nicht von seinem vermeintlichen Recht abstehen und bat, man möchte ihm den Geldstock auch fernerhin ungestört führen lassen.

Die Postkammer wies aber auf den beträchtlichen Schaden hin, der den Messagerien durch die Geldbeförderung der Fuhrleute erwuchs und ersuchte deshalb den Rat, sämtlichen Fuhrleuten, ohne Ausnahme, die Führung eines Geldstockes bei strenger Strafe zu verbieten, damit das Postregal nicht länger durch derlei Beeinträchtigung geschädigt werde.

Wie berechtigt auch die Einwendungen der Verordneten zur Postkammer erscheinen mochten, der Basler Rat, der nicht wagte, seine Postkammer gegenüber Iselin in Schutz zu nehmen, beschloß kurzerhand, auf diesen Gegenstand einstweilen nicht einzutreten, bis von den Ständen Zürich und Aargau bestimmte Beschwerden über diese Geldtransporte eingegangen wären.

Noch im Mai desselben Jahres teilte der Zürcher Rat mit, die dortige Postdirektion hätte schon seit geraumer Zeit wahrgenommen, daß das kaufmännische Publikum die Geldsendungen zwischen Basel und St. Gallen viel mehr dem Iselinschen Geldstock als der Messagerie anvertraue. Um diesem Uebelstand abzuhelfen, wurde das Porto, der durch die Diligence gehenden Gelder, beträchtlich heruntergesetzt und damit wenigstens so viel erreicht, daß die Geldsendungen nach Basel durch die Diligence gingen, die doch immerhin den Vorzug größerer Sicherheit und Schnelligkeit gewährte. Die von Basel kommenden Gelder wurden aber nach wie vor der Iselinschen Fuhr anvertraut, was die betreffenden Postämter empfindlich schädigte. — Zürich war nun gesonnen, den Iselinschen Geldstock und andere ähnliche

[128]) St. A. B. Postakten H 1, Gutachten vom 6. 3. 1807.

Fuhren abzuschaffen, in der Hoffnung, daß auch Basel dazu die Hand bieten werde, um so mehr, da durch die gegenwärtige zweckmäßige Einrichtung der Diligence dem Interesse des kaufmännischen Publikums in hohem Maße Rechnung getragen wurde.

Der Basler Rat hatte es jedoch verstanden, diese Angelegenheit immer weiter hinauszuschieben, ohne irgend welche Entschlüsse zu fassen. Ein neues, vom 25. August 1807 datiertes Schreiben Zürichs wirft ein eigenartiges Licht auf das sonderbare Verhalten der Basler Behörde. Zürich hatte seiner Kaufhausdirektion den Befehl erteilt, von nun an keine Gelder zur Versendung durch Fuhrleute nach Basel und St. Gallen mehr anzunehmen, und nährte jetzt die Hoffnung, daß auch Basel seine Mitwirkung zu dem gemeinnützigen Zwecke nicht mehr versagen werde, nachdem eine der bedeutendsten Schwierigkeiten gegen die gewünschte Remedur durch den nun erfolgten Tod des bisherigen Eigentümers des Iselinschen Geldstocks aus dem Wege geräumt sein dürfte.[129])

Man gewinnt den Eindruck, daß einer so machtvollen und einflußreichen Persönlichkeit, wie es Hieronymus Iselin zweifelsohne war, selbst der Basler Rat nicht mehr zu widersprechen gewagt hatte.

Kurz nach dem Ableben Iselins versuchte dessen Witwe in einer ausführlichen Eingabe an die Behörde das heiß umstrittene Privilegium des Iselinschen Geldstocks zu rechtfertigen, indem sie darauf hinwies, daß das sogenannte Ordinari-Zürcherfuhrwerk kein ephemäres und *ohne* obrigkeitliche Bewilligung entstandenes Unternehmen sei, denn schon vor mehr als 200 Jahren wäre dieses Fuhrwerk mit allen staatlich anerkannten Rechten und Privilegien in den Besitz der hiesigen Bürger Melchior Müller & Söhne gelangt und seither bestehe dasselbe ununterbrochen fort und genieße den Schutz der h. Stände Zürich und Basel, als eine dem „Commerzio" nützliche Einrichtung. Ja, selbst unter der helvetischen Regierung, die doch nicht gerade geneigt war, zum Nachteil der Regalien bestehende Unternehmungen zu dulden, sei die Iselinsche Zürcher Fuhr unangestastet geblieben. Als im Jahre 1699 Salomon Bürklin von Zürich versucht hätte, die Rechte der ersten Unternehmer, der Herren Melchior Müller & Söhne, die dieses Fuhrwerk mit beidseitigen obrigkeitlichen Konzessionen eingerichtet hatten, zu schmälern, wäre dies nicht gelungen.[130])

Als Beweis für die rechtmäßige Führung des Geldstocks wurde vor allem das Hornisser Abkommen vom 28. Februar

[129]) Siehe unten S. 126.

[130]) Wir werden im Gegenteil sehen, daß es Bürcklin gelungen war, sich an der Zürcher Fuhr — wenn auch nur in beschränktem Maße — zu beteiligen. S. unten S. 135.

1713 herangezogen, worin auch die Fracht für die Geldsendungen erwähnt wird. Nach Begutachtung obiger Eingabe, empfahl die Postkammer am 4. September 1807 dem Basler Rat, neuerdings auf das Ansuchen der Stände Zürich, Aargau und St. Gallen einzutreten und den Geldstock nach Zürich zu verbieten, da ja auch derjenige nach Luzern schon seit geraumer Zeit hätte eingestellt werden müssen. War der Iselinsche Geldstock z. Zt., da die Messagerie nicht von Staats wegen, sondern auf Rechnung der Postoffizianten ausgeübt wurde, geduldet, so lasse die jetztige politische Einteilung der Schweiz — das Entstehen neuer Kantone — sowie die Ausübung des Postregals von Kantonen, die sich dessen unter dem ehemaligen Zustand der schweizerischen Eidgenossenschaft nicht auf eigene Rechnung bedienten, ein weiteres Fortbestehen des Iselinschen Geldstocks nicht mehr zu; denn wenn auch die Regierung des Kantons Basel die Führung desselben fernerhin zugeben wollte, würde eine solche Maßnahme illusorisch, sobald sich ihr die übrigen Stände kraft ihres Postregals gemeinsam widersetzten.

Erst jetzt willigte der Rat in den Geldtransport durch die Diligence ein, indem er gleichzeitig die Führung des Iselinschen Geldstocks verbot und entsprechende Verfügungen an die Fuhrleute ergehen ließ.

Ab 1. Januar 1808 wurde in Zürich der Tarif für die Spedition von Geldsummen unter Fr. 1000.— auf $\frac{1}{8}$% und für solche, über Fr. 1000.— auf 1‰ festgesetzt.

Das allmähliche Aufkommen der Postspeditionen mußte unweigerlich zu einer Beeinträchtigung des Güterfuhrwesens führen; bedeutete doch allein schon das Verbot der Geldsendung einen nicht wieder einzubringenden Verdienstausfall, der gerade bei denjenigen Fuhrleuten am schwersten ins Gewicht fiel, die sich des größten Vertrauens ihrer Kundschaft erfreuen durften. Die Basler Postkammer begnügte sich nicht mit dem Verbot des Geldstocks; sie forderte sehr bald, daß nicht nur keine Gelder, „Pretiosa und Valores", sondern überhaupt keine Collis unter $\frac{1}{8}$ Zentner den Ordinari-Fuhrtransporten übergeben werden. Schon 1811 gelangte sie an die Basler Kaufhausinspektion mit dem Ansuchen, alle Collis unter 25 Pfund fortan der Messagerie zuzuweisen, was jedoch abgelehnt wurde mit der Begründung, eine solche Maßnahme lasse die Organisation des Kaufhauses nicht zu, weil seit undenklichen Zeiten alle Güter zentner- und achtelszentnerweise gewogen würden, wie dies aus dem gesamten Archive des Kaufhauses ersichtlich sei. Ferner würde durch die geplante Abänderung auch der bisherige Rechnungsfuß umgestoßen, was zu Unordnungen Anlaß geben könnte; auch würde das Ordinari-Fuhrwerk hierdurch beträchtlich geschädigt, da die Ladungen sehr vieler Fuhren zu einem Drittel oder Viertel aus Collis von 12—25 Pfund bestehen. Es müßte

demnach eine solche Fuhr um so viel leichter fahren, oder längere Zeit auf vollständige Ladung warten, was nicht nur dem Fuhrmann, sondern ebensosehr dem Kaufmann hinderlich wäre. Die Kaufhausinspektion war im Gegenteil der Ansicht, daß man, um das Fuhrwesen nicht ganz hintanzusetzen, verlangen müsse, daß fortan keine Collis unter 25 Pfund von den Messagerien geführt, sondern den jeweiligen Kaufhausfuhrleuten zugewiesen werden sollten.

Noch war das Kaufhaus mächtiger als das Postamt und nur allmählich gelang es diesem, seine Forderungen durchzusetzen.

Im Januar 1815 beschwerte sich die Postkammer in Basel neuerdings wegen durch Fuhrleute nach Zürich und Luzern erfolgter ordnungswidriger Geldsendungen. Der damalige Inhaber der Luzerner- und Zürcher Fuhr, Achilles Miville, versicherte jedoch, seit 1807 sich jeder Geldlieferung sorgfältig enthalten zu haben. Ferner bezeugten die beiden „Schweizer Unterbestätter" im Basler Kaufhaus, daß seit dem Erlaß des fraglichen Verbotes weder nach, noch über Zürich, Luzern, Locle usw. Geld zur Spedition angenommen worden sei. Aber zwei Jahre später entdeckte man auf dem „Wägelin" des Fuhrmanns Hunziker von Aarau nicht weniger als 16 Groups, die alle an Basler Kaufleute adressiert waren.

Einem Bericht des Kaufhausschreibers Merian vom 2. November 1824 entnehmen wir, daß früher bedeutende Lieferungen in Geld, und zwar in Fässern von 2—6 Zentnern, gemacht wurden. Seit ca. drei Monaten hätten diese aber ganz aufgehört, vermutlich wegen Entwendung eines Ballots Tuch von einem bei Murten gestandenen Güterwagen, weshalb die Speditoren offenbar von ferneren Barsendungen durch Fuhrleute abgesehen hätten. Von nun an scheinen die Geldsendungen durch Fuhrleute tatsächlich aufgehört zu haben; wenigstens sind aktenmäßig keine mehr feststellbar.

Der ständige Ausbau des Postwesens, die Vermehrung der Postkurse,[131]) die ihrerseits dem steigenden Verkehr und demzufolge einem wachsenden Bedürfnis nach Zeitgewinn entgegen kam und nicht zuletzt die erhöhte Sicherheit, die durch die staatliche Institution der Geldbeförderung zuteil wurde, all dies wird dazu beigetragen haben, daß die Post in verhältnismäßig kurzer Zeit sich das Vertrauen der Kaufleute zu erobern gewußt hat.

[131]) Die Postkurse wurden verbessert und teilweise in tägliche Verbindungen umgewandelt, so der Frankfurter Kurs 1830, der Luzerner Kurs 1835. Der Eilwagenkurs nach Zürich wurde seit 1839 täglich zweimal geführt. Eine Diligence ging täglich durch das Fricktal über die Staffelegg nach Aarau. Seit 1842 gab es einen täglichen Gotthardkurs. Auf 1. Juni 1845 bestanden über die beiden Hauensteine und den Bözberg tägliche Doppelkurse, ein Tag- und ein Nachtkurs. Vgl. hierzu Buser, J. Das Basler Postwesen von 1849. Sissach 1903, S. 124 ff.

II. Transportorganisation.

A. Die Transportorganisation im allgemeinen.

1. Transportmittel und Verkehrswege.

Jeder Verkehr beruht auf Raumüberwindung und bedarf deshalb eines ihm angepaßten Transportmittels. So bedient sich beispielsweise der Warenverkehr vorwiegend der rollenden Beförderungsmittel. Untersuchen wir die dem Warentransport dienenden Fahrzeuge, so ist festzustellen, daß sich die Fuhrleute zwei- und vierrädriger Lastwagen bedienten. Bis um die Mitte des 18. Jahrhunderts war das sogenannte Gabelfuhrwerk, ein sehr leicht dreh- und lenkbarer zweirädriger Karren, allgemein im Gebrauch. Dieses Transportmittel verdankt seinen Namen der Gabeldeichsel, einer zweiarmigen Vorrichtung zur Anschirrung des Zugtieres. Die Last des Wagenkastens nebst der Ladung ruht hier wesentlich auf der einen Achse, befindet sich jedoch im labilen Gleichgewicht und wird namentlich auf unebenen Wegen vom Zugtier übernommen, wodurch dieses infolge übermäßiger Beanspruchung sehr oft zu leiden hat. Das Gabelfuhrwerk wirkte, wie wir bald sehen werden, sehr nachteilig auf den Unterhalt der Straßen, da es mit seinen schmalen Felgen[132]) tief in den Straßenkörper einschnitt und überdies bei Verwendung mehrerer Zugtiere, wobei immer das eine vor das andere gespannt werden mußte, die Straße stark in Anspruch nahm. Dessen ungeachtet erfreute sich dieses Transportmittel sehr lange großer Beliebtheit, wohl hauptsächlich deshalb, weil seine Gestehungskosten billiger waren als diejenigen des vierrädrigen Deichselwagens, um dessen Einführung die Behörden der einzelnen Kantone einen lang andauernden Kampf zu führen hatten.

Der Deichselwagen brachte dann gegenüber dem Gabelfuhrwerk den wesentlichen Vorteil einer viel günstigeren Lasten-

[132]) Den äußern Teil des Rades nennt man den Felgenkranz, der aus mehreren Teilen, den Felgen, zusammengesetzt und von einem rotwarm aufgezogenen, mit Nägeln oder versenkten Schrauben befestigten Eisenreif umgeben ist. Die Breite der Felgen muß zum Gesamtgewicht des Wagens in einem passenden Verhältnis stehen, da die schmalen Felgen eine größere Zugkraft erfordern und die Straßen mehr angreifen als die breiten.

verteilung auf die Achsen und Räder und erlaubte außerdem, da jetzt die Deichsel nur noch aus *einer* Stange bestand, das Nebeneinanderspannen der Zugtiere, sodaß die Straße viel weniger der Zerstörung durch Gleisbildung ausgesetzt war als beim Gabelfuhrwerk. Der Wagenkasten des vierrädrigen Lastfuhrwerks ruht auf hohem Untergestell, damit die Ware vor allfälligem Wasserschaden besser geschützt sei.

Neben den genannten Fahrzeugen bedienten sich gewisse Fuhrleute eines leicht gebauten vierrädrigen einspännigen Wagens — auch Comtoiswagen genannt, da er aus der Franche Comté stammte —, über dessen Zweckmäßigkeit die Meinungen allerdings sehr geteilt waren. Ein wesentlicher Vorteil dieses Fahrzeugs waren die im Verhältnis zu den schweren Frachtwagen niedern Gestehungskosten; außerdem fiel dank seiner leichten Bauart die Reibung kaum in Betracht, die Zugtiere mußten weniger leiden und die Straßen und Brücken wurden geschont. Zudem konnte sich die Anzahl der Wagen nach dem vorhandenen Frachtgut richten, sodaß die Pferdezahl stets im richtigen Verhältnis zur Ladung blieb, was den weitern, wenigstens teilweisen Vorteil des Wegfalls fremder Vorspannpferde in sich schloß. Der Fuhrmann bediente sich nämlich seiner eigenen auf die verschiedenen Wagen verteilten Pferde als Vorspann und gelangte derart mit einem Fuhrwerk nach dem andern auf die zu überwindende Höhe, wodurch sich zwar einerseits eine erhebliche Ersparnis an Transportkosten, anderseits aber ein großer Zeitverlust ergab. Einige Fuhrleute waren der Ansicht, daß sich das erwähnte Fahrzeug infolge starker Abnützung des Geschirrs, allzu strenger Inanspruchnahme der Pferde und der Unmöglichkeit, die Waren genügend vor Diebstahl zu schützen, was bei gut geladenen großen Wagen leichter möglich war, überhaupt nicht bewähre. Wie dem auch sei, dieser Wagentypus vermochte sich auf die Dauer in der Schweiz nicht einzubürgern; vorherrschend blieb der schwere vierrädrige Lastwagen.

Hinsichtlich des Bedarfs an Zugtieren sei erwähnt, daß in Basel allwöchentlich ein Roßmarkt stattfand. Ein dem Bauamt unterstelltes Kollegium, das Stallamt, hatte daselbst nicht nur die obrigkeitlichen Karren und den Marstall zu beaufsichtigen, sondern auch gegen die auf dem Roßmarkt sich ergebenden Mißbräuche einzuschreiten und über die wegen „Pferdemängeln“ sich ergebenden Anstände zu richten.[133])

Sehr oft wurden auch Pferde in Frankfurt a. M. eingekauft. Dorthin fuhren schweizerische Kaufleute mit billigen tannenen Schiffen, die sie bei ihrer Ankunft zu Bau- und Brennholz

[133]) St. A. B., Huber, Statutarium Basiliense, S. 72.

verkauften, um dagegen norddeutsche Reitpferde, mit denen sie den Heimritt antraten, einzutauschen.[134])

Die Art der Lastwagen und die davon abhängige Verwendungsart der Zugtiere vermochten, wie wir gesehen haben, die kostspieligen Straßen in so weitgehender Weise zu beeinflussen, daß ihre Instandhaltung eine der wichtigsten Angelegenheiten der zuständigen Behörden sein mußte. Wenden wir uns deshalb den behördlichen Maßnahmen zu, die dem für uns in Betracht kommenden Verkehrsnetz galten; denn es gebührt ihnen unser größtes Interesse.

Die Straßen waren gegenüber den Flüssen und Seen im 18. und noch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zweifelsohne die wichtigsten Verkehrswege,[135]) deren sich der Handel bediente und da gerade in unserer Epoche, infolge der aufblühenden Seiden- und Baumwollindustrie, der Transitverkehr sich stark zu entwickeln begonnen hatte, gehörte es zu den vornehmsten Aufgaben einer Landesregierung, die Verkehrsinteressen zu wahren und zu fördern, was vor allem durch eine zweckdienliche Instandstellung und sorgfältige Unterhaltung des Straßennetzes erreicht werden konnte.

Untersuchen wir, von der Transportpolitik ausgehend, die Maßnahmen der für unser Verkehrsnetz in Frage kommenden Kantonsregierungen, so läßt sich feststellen, dass diese weniger zur Anlegung neuer, als vielmehr zur guten Instandhaltung der bestehenden Verkehrswege getroffen wurden.

So ließ Basel, gemäß einer Verordnung vom Jahre 1724, auf seinem Hoheitsgebiet keine Wagen passieren, die mehr als 50 Ztr. Last aufwiesen und mehr denn 40 Ohmen Wein führten.[136]) Hätte es Bern auch lieber gesehen, wenn das Gewicht der Lastwagen nur auf 40 Ztr. festgesetzt worden wäre, so erklärte sich anderseits Luzern mit Basel einverstanden, daß, zur besseren Erhaltung der Straßen, Fahrzeug und Ladung 60 Ztr. Zurzacher Gewicht[137]) nicht übersteigen sollen. — Obschon die Frauenfelder Tagsatzung die Fuhrwagenlast auf 50 Ztr. Zurzacher Gewicht oder 54 Ztr. Basler Gewicht festgesetzt hatte,

---

[134]) Dietz, A. Frankfurter Handelsgeschichte, Fkf. a. M., 1921, III/341.

[135]) Vgl. auch Wagner, H. Lehrbuch der Geographie Hannover, 1930, I/955.

[136]) Für den Engrosverkauf waren die Gewichte der Fronwage zu 25,50 und 100 Pfund bestimmt. 1 Pfd. = 493,241 gr. 1 Ztr. = 100 Pfd. Ein sehr beliebtes Hohlmaß war das Ohm, es enthielt 40 neue Maß = 45,503 l. Vgl. hierzu Mulsow, H., Maß und Gewicht der Stadt Basel bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts, Diss. Freiburg i. Brg., 1910, S. 24 und 31.

[137]) 1 Ztr. Zurzacher Gewicht = 100 Pfd. = 52,8396 kg. Vgl. Baumann, S. 205.

weigerte sich Bern, Lastwagen mit mehr als 50 Ztr. Basler Gewicht über sein Gebiet fahren zu lassen.[138])

Wir werden bald erfahren, wie sehr es Bern liebte, in der Straßenpolitik eigenmächtig vorzugehen und wie wenig es sich im allgemeinen um verkehrstechnische und verkehrspolitische Verfügungen seiner Nachbarkantone, insbesondere Basels, kümmerte. Immer bestrebt, seine vorbildlich guten Straßen mit wenig Mitteln in bestmöglichem Zustande zu erhalten, verbot Bern schon 1738, dem Beispiel des schwäbischen Kreises folgend, die Benützung der schädlichen Gabelfuhren. Es sollte ab 1. Weinmonat 1738 nur noch den leichten Deichselwagen[139]) gestattet sein, durch die bernische Botmäßigkeit zu fahren. Damit aber auch die Deichselwagen nicht überladen würden, wurde die Ladung auf 30 Ztr. beschränkt und die „Zug-Roß dann für die Fläche auf vier und für böse und bergechte Straßen auf fünf Roß in allem bestimmt". Die Gabelfuhren sollten mit ihrer Ladung nicht durchgelassen, sondern bei der ersten Zollstatt abgeladen und die Waren zur Weiterbeförderung mit Deichselwagen versehenen Fuhrleuten übergeben werden.

Es ist kaum erstaunlich, wenn sich die Direktion der Kaufmannschaft in Basel diesem Beschlusse widersetzte, lag doch das Hauptinteresse Basels nicht so sehr in der Erhaltung der Straßen als vielmehr in der Begünstigung eines möglichst regen Verkehrs. So machte denn Basel geltend, daß die Deichselfuhren auf den engen und „rauhen" Straßen der Landschaft und insbesondere auf dem Hauenstein nicht gebraucht werden könnten. Anderseits sei auch die allzu geringe Ladung von 30 Ztr. der Kaufmannschaft höchst nachteilig, da an den meisten Zollstätten, die die Güter zu passieren hätten, der Zoll pro Wagen erhoben werde und somit für 60 Ztr. nicht nur zwei Wagen, sondern auch zwei Knechte erfordert würden, was natürlich die Frachtspesen bedeutend erhöhe. Auch sei die so sehr verringerte Ladung dem zuwider, was am 24. April 1724 und außerdem zu verschiedenen Malen mit dem löbl. Stand Bern vereinbart worden, daß nämlich zum besten der Straßen ein Wagen mit nur 50 Ztr. beschwert werden sollte. Es wurde deshalb der Wunsch geäußert, es möchten die in dieser Angelegenheit interessierten Orte, *Bern, Zürich, Luzern, Schaffhausen und Basel* ihre Gesandten zu einer privaten Konferenz einberufen, um die mit der bernischen Verordnung zusammenhängenden Fragen zu erörtern. Insbesondere machte die Direktion der Kaufmannschaft neuerdings darauf aufmerksam, daß Deichselfuhren mit neben-

[138]) E. A. VII/1 S. 274, Gemeineidg. Tags. Frauenfeld v. 2.—21. 7. 1725.

[139]) Am 9. September 1739 gab das Oberamt zu Rheinfelden bekannt, daß auf h. Verordnung die Gabelfuhr abgeschafft, hingegen die Deichselfuhr eingeführt werde. Vgl. R. P.

einander gespannten Pferden weder in der Landschaft noch auf dem Hauenstein und Bözberg verwendet werden könnten, da die Pferde anstatt des guten Pflasters namentlich zur Winterszeit die übel hergerichteten Fuhrgeleise betreten müßten.

Im Jahre 1742 erklärten Luzern und Solothurn übereinstimmend, daß sie jene Fuhrleute bestrafen werden, die mehr als *50 Ztr. Zurzacher Gewicht* oder *45 Ohmen* Wein, Colmarer Maß, laden.

Am 1. Oktober 1743 stimmte die bernische Regierung einstweilen dem Begehren der Direktion der Kaufmannschaft zu, das Gewicht der Wagenladungen auf 35 Ztr. Zurzacher Gewicht festzusetzen.

Im folgenden Jahre verordnete der Rat von Basel, daß die Weinfuhrleute nicht mehr als *12 Saum Colmarer Maß* führen sollten, bei Konfiskation und 4 fl. Strafe für jeden ab 1. März 1744 mehrgeladenen Saum. Von dieser Verfügung wurden die Kantone Zürich, Bern, Luzern, Zug und Solothurn unterrichtet. Luzern ersuchte Basel, den Luzerner Fuhrleuten zu gestatten, 12 Saum Luzerner- statt Colmarer Maß zu führen, was von Basel aus unverzüglich bewilligt wurde.

Bern verordnete am 30. April 1744, daß kein Fuhrmann, sei er fremd oder einheimisch, mit einer stärkeren Ladung als 35 Ztr. Zurzacher Gewicht, oder höchstens 40 Ztr. bernisches Zollgewicht[140]) „in und durch unsere Teutsch und Welsch Land fahren soll" bei einer Strafe von 40 lb.

Nachdem im Jahre 1747 auch das Markgräflerland das Deichselfuhrwerk eingeführt hatte, ersuchte Bern den Stand Basel, gemeinsam mit ihm die Deichselfuhren auf den Hauptlandstraßen von Basel nach Murten einzuführen.

So setzen sich um die Mitte des 18. Jahrhunderts Deichselfuhrwerke in Süddeutschland und in der Schweiz allmählich durch. Ein Anerbieten einiger Fuhrleute, ins Bernische zu fahren, sofern ihnen erlaubt würde, statt der 40 Ztr. 48—50 Ztr. zu laden, wurde allerdings von Bern abgelehnt mit der Begründung, es müsse an seiner Verordnung, keine Last über die festgesetzten 35—40 Ztr. zu erhöhen, festhalten, weil die Erhaltung der kostbaren Straßen seinen Landleuten obliege, und diese das größte Interesse hätten an deren guten Erhaltung.

Im Jahre 1756 beantragte das Bauamt in Basel, den Weinfuhrleuten zu gestatten, statt 40 Ohmen, 60 Ohmen zu laden, sofern sie sich der Deichselfuhren bedienen würden. — Diese Maßnahme ist zweifelsohne auf eine bessere Verteilung der Last bei Deichselwagen zurückzuführen. Die Regierung kam

[140]) 1 Ztr. Berngewicht = 52.1 kg. Vgl. Beschreibung und Vergleichung bernischer Maße und Gewichte auf Befehl der h. Regierung, Bern 1821, S. 85.

diesem Antrag insofern entgegen, als sie den Weinfuhrleuten bei Benützung der Deichselwagen ein Gewicht von 50 Ohmen bewilligte, da dieses Quantum Wein samt den Fässern eine Last von ca. 60 Ztr. ausmache, was der Ladung entspreche, die in den österreichischen und andern Gebieten ebenfalls erlaubt sei.

Die erwähnte Maßnahme ist uns ein Beweis dafür, daß die Behörde sich vollkommen bewußt war, daß eine Förderung des Verkehrs nur auf dem Wege der Anpassung an die Verhältnisse der angrenzenden Gebiete denkbar war. Diese weitblickende Verkehrspolitik war für Basel als Grenzkanton von jeher eine Lebensfrage.

Am 15. Dezember 1756 verordnete die Basler Regierung, daß ihre Untertanen sich künftig auf den Landstraßen der *Deichselfuhr* bedienen. Das Gabelfuhrwerk sollte nur noch im Lokalverkehr Verwendung finden.

Eine auch für das Basler Fuhrwesen höchst einschneidende Bestimmung war das Berner Mandat vom 4. Juli 1759, demgemäß ab 1. Januar 1760 allen Fuhrleuten verboten wurde, mit mehr *als 45—50 Ztr. Berner Gewicht,* worin auch *der Wagen inbegriffen war,* das bernische Gebiet zu befahren.

Ueber die weitgehenden Folgen einer solchen Maßnahme orientiert uns ein Schreiben der Basler Kaufmannschaft, das insbesondere auf folgende Nachteile aufmerksam macht: Die Verordnung bedingt eine Vermehrung der Kosten durch Veränderung des Geschirrs und Haltung mehrerer Fuhrknechte. Die dadurch entstehende Verteuerung fällt zu Lasten der Eigentümer, die eine wohlfeilere Route suchen. Durch Ausfall eines großen Teils des Transits im solothurnischen und bernischen Gebiet ergeben sich nicht nur Zollverluste, sondern für die an den betreffenden Straßen ansäßigen Untertanen auch erhebliche Einkommensverluste. Ferner werden bei Regenwetter Wagen, Emballage, Stroh und Blachen naß und infolgedessen um einige Zentner schwerer, sodaß bei der unerbittlichen Strenge der bernischen Regierung der Fuhrmann ohne seine Schuld Strafe bezahlen muß.

Hauptsächlich zwei Umstände verbieten dem Fuhrmann von Basel nach Morsee leichte Wagen zu gebrauchen. Erstens die steilen Wege zwischen Basel und Solothurn, auf denen ein zu leichtes Geschirr ohne Gefahr des Zerreißens und daraus erfolgenden großen Schadens nicht geführt werden kann. Zweitens können sehr schwere Warenstücke von 20 und mehr Ztr. auf leichten Wagen nicht verfrachtet werden.

Trotz alledem versprach man sich von einem Erfolg entsprechender Beschwerden nicht viel, da Bern niemals abwich von einmal gefaßten Entschlüssen, die besonders eine so kost-

bare und dem Lande nützliche Einrichtung, wie es die Verbesserung und Instandstellung der Straßen ist, unterstützten.

Es ist hier nicht unsere Aufgabe zu untersuchen, aus welchen Motiven heraus die gerügte Unnachgiebigkeit der bernischen Regierung zu erklären ist; doch sei erlaubt, darauf hinzuweisen, daß die Verkehrspolitik des bernischen Staatswesens vielleicht ebensosehr durch strategische als durch fiskalische Interessen beeinflußt wurde, weshalb es uns nicht wundern muß, wenn es der bernischen Behörde vor allem darum zu tun war, ihr vorzüglich angelegtes Straßennetz in bestem Zustande zu erhalten.

Obschon außer Basel auch St. Gallen in Bern gegen die oben besprochenen Maßnahmen Vorstellungen erhob, erklärte letzteres, daß es seine Verordnung über das Fuhrwesen ab 1. Januar 1760 ohne irgend welche Abänderungen in Kraft setzen werde, da die namhaften Aufwände, die sowohl der Staat als die Untertanen für den Bau und den Unterhalt der Straßen aufzubringen hätten, die alleinige Ursache wären, derzufolge die Regierung die neue Verordnung betr. das Fuhrwesen auch nicht im geringsten abändern könne.

Gemäß einer vom 12. November 1759 datierten Verordnung der Basler Regierung sollen nun auf den Landstraßen weder Gabelfuhren noch enges Geleise[141]) geduldet werden. Alle auf den öffentlichen Landstraßen verkehrenden Wagen sollen mit Deichseln und weitem, oder doch wenigstens mit „Mittel-Geleise" versehen sein. Einheimische wie Fremde sollen sich künftig auf den Landstraßen der Gabelfuhren, wie auch des engen Geleises enthalten und kein anderes als Deichselgeschirr mit weitem oder Mittelgeleis gebrauchen. Jedoch waren jene Untertanen, die nur mit leichten Fuhren von einem Dorf zum andern, oder auf ihre Güter fahren und nur einen kleinen Strich der Landschaft berühren, hierunter nicht verstanden; sie sollten aber dennoch, sobald sie auf die Landstraße kommen, ihr Zugvieh nebeneinander und nicht hintereinander spannen.

Immer mehr kam man nun auch im Kanton Basel zur Ueberzeugung, daß vor allem die schwere Last der Weinfuhrwerke den Brücken und Straßen den größten Schaden zufügte. So sah sich denn die Regierung zu folgender Verfügung veranlaßt: ab 1. Juli 1763 sollen die Weinfuhrleute pro Wagen nicht mehr denn vier Vierling oder Faß, jedes acht Ohmen Colmarer Maß haltend, also insgesamt *32 Ohmen führen,* sodaß die gesamte Last *mit Inbegriff des Wagens 50 Ztr.* nicht übersteigt. Ebenso soll das Fuhrgewicht der Güterwagen nicht höher sein als 50 Ztr. brutto.

---

[141]) Mit dem Wort Geleise wird hier die Spurweite bezeichnet.

Bis 1. Heumonat wurde jedoch den Fuhrleuten noch gestattet, 40 Ohmen Wein zu führen.

Was nun jene Güter anbelangt, die aus dem Reich, oder aus dem Elsaß nach Basel und von hier nach dort, oder aber ohne umzuladen „über Rhein" durchgeführt werden, so sollte zugunsten der Güterwagen ein Höchstgewicht von 60 Ztr. (exkl. Wagen) erlaubt sein.

Endlich sollten die Vorspannpferde nicht vor, sondern nebeneinander gespannt werden; nur für die beiden Hauensteine durfte ob Waldenburg und Läufelfingen eine Ausnahme gemacht werden, wenn es zur Winterszeit des Eises wegen nicht anders möglich war.

Um Ueberladungen vorzubeugen, soll den Kaufhausbeamten und den Bestättern eine Erkenntnis zugestellt werden, damit sie das sich ergebende Uebergewicht sogleich den Kaufhausherren vorzeigen, ansonst sie gewärtig sein mußten, selbst dafür gerechtfertigt zu werden. — Wir erfahren, daß im Jahre 1766 der Güterfuhrmann Hans Jacob Iselin mit 75 fl. bestraft wurde, weil er mehr als das bestimmte Gewicht zu Liestal durchgeführt hatte. Iselin beschwerte sich, darauf hinweisend, daß anderseits „*Weinfuhren*" mit 12 Ztr. Uebergewicht ungestraft die Landstraßen befahren können. Wir haben keinen Grund, die Wahrhaftigkeit Iselins zu bezweifeln, denn in der Tat zeigt es sich, daß besonders die Weinfuhrleute sich nicht nur stets einer liberalen Gesetzgebung, sondern ebensosehr einer weitherzigen Handhabung der Gesetze erfreuen durften. Der Grund dieser Erscheinung ist wohl darin zu suchen, daß die Weinfuhren im Transitverkehr weit mehr ins Gewicht fielen als die Güterfuhren.

Auch die am 27. Herbstmonat 1766 erlassene Verordnung bedeutete wiederum ein Entgegenkommen gegenüber den Weinfuhrleuten; wurde ihnen doch jetzt gestattet, statt wie bisher mit 54 Ztr. Basler Fuhrgewicht, oder 32 Ohmen Wein, mit 60 Ztr. die Landstraßen zu befahren. Bei den Fruchtwagen sollen die Säcke nicht mehr abgezählt, sondern die Wagen mit der Ladung aufgezogen werden.[142]) Auch wurde jetzt die Ladung der Weinfuhren nicht mehr den Ohmen nach abgestochen, sondern ebenfalls, wenn man sie fehlbar vermutete, aufgezogen und für das Uebergewicht ordnungsgemäß bestraft. — Jedoch soll die Verordnung für die Weinfuhren erst ab 1. Januar 1767 in Kraft treten, bis dahin aber soll denen, die leichtes Geschirr führen 36, denen aber mit schwerem Geschirr nicht mehr denn 32 Ohmen zu führen erlaubt sein.

[142]) Die beladenen Wagen wurden auf der Fuhrwage, auch Romaine genannt, aufgezogen.

Gegen Ende des 18. Jahrhunderts wird nun auch der Stand Bern durch den immer mehr überhand nehmenden Verkehr veranlaßt, sich den neuen Verhältnissen im Fuhrwesen besser anzupassen. — Das Berner Mandat vom 27. Herbstmonat 1788 setzt die Ladungsgrenze eines Güter- oder Bagagewagens hinauf bis zum Höchstgewicht von 52 Ztr. Berngewicht[143]) inkl. Wagen. Den Fuhrleuten wurde jedoch bewilligt, vierräderige Wagen bis auf 64 Ztr. Berngewicht mit Inbegriff des Wagens zu führen und auf einem Weinwagen bis zu 1000 Bernmaß[144]) zu laden, unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, daß sie, für die Bewilligung einer höhern Ladung, eine gesetzlich festgelegte Lizenzgebühr bezahlen. Diese Gebühr wurde von jedem Ztr. Ware erhoben, der samt dem Wagen das Gewicht von 52 Ztr. überstieg, bis auf die bewilligten 64 Ztr.

Wurden vor fünfzig Jahren die Gabelfuhren vollständig verboten, so werden sie jetzt wieder geduldet, sofern sie mit geringer Last beladen und ihnen nicht mehr als höchstens zwei Pferde vorgespannt werden.

Unter den Straßen, auf welchen den Fuhrleuten eine erhöhte Ladung gegen Bezahlung des Lizenzgeldes bewilligt wurde, werden u. a. genannt: Die Straße *von Bern nach Solothurn und Basel* durch das Amt Bipp. Die Straße *von Basel nach Zürich über den Bözberg nach Brugg* bis zum Fahr zu Windisch. Die Straße *von Basel nach Luzern* über Aarburg und Zofingen.

Die durch das neue bernische Fuhrmandat jetzt in hohem Maße begünstigten Verkehrslinien sind also zum Teil identisch mit den großen Transitstraßen, die das Verkehrszentrum Basel radial mit der West-, Ost- und Zentralschweiz verbinden.

Es dürfte wohl kein Trugschluß sein, wenn wir annehmen, daß die bernische Regierung — nur der Not gehorchend, sich dazu entschließen konnte, die oben erwähnte Verordnung über das Fuhrwesen in Kraft zu setzen; wurden doch dadurch die Wagenlasten, der bisherigen Verkehrspolitik widersprechend, nicht unbedeutend erhöht. Auch hier, wie anderswo, hat schließlich der stets sich mehrende Verkehr dem Gesetzgeber das Gesetz diktiert. Im Gegensatz zu Bern bemerken wir in Basel seit Anfang des 18. Jahrhunderts und auch schon früher, ein stetes sich Anpassen der Gesetzgebung an die wirklichen Verkehrsverhältnisse. Steht die Förderung des Transportwesens in Basel während des ganzen 18. Jahrhunderts lediglich unter dem Gesichtspunkte verkehrs- und handelspolitischer Rücksichten, so werden anderseits die Transportverordnungen Berns vorwiegend von *fiskalischen* und militärischen Momenten beeinflußt.

---

[143]) 1 Pfd. Berngewicht = 52.1 kg.
[144]) 1 Bernmaß = 1,6712 l, s. Baumann S. 45.

Der Einbruch der Franzosen in die Schweiz (1798) rief einer Zentralisierung der Verwaltung und der Gesetzgebung in der Helvetik. So wurde jetzt u. a. auch das Fuhrwesen neu geregelt durch ein für das gesamte Gebiet der Helvetik gültiges Gesetz vom 4.[145]) März 1799, dessen 1. Art. lautet:

„Die Ladung eines Güter- oder Bagagewagens soll in ganz Helvetien — mit Inbegriff des Wagens und des führenden Geräts — auf 65 Ztr. Markgewicht eingeschränkt sein."[146])

In einer Reihe von Berichten angesehener Fuhrleute und Gastwirte erhebt sich nun ein Sturm der Entrüstung gegen das neue helvetische Gesetz über das Fuhrwesen. So entwirft uns der Güterfuhrhalter Hieronymus Iselin in seinem Bericht vom 4. April 1800 ein klares Bild über die Zustände im Transportgewerbe um die Jahrhundertwende. Iselin beschwerte sich vor allem dagegen, daß Wagen und Güter zusammen nicht mehr als 65 Ztr. wiegen sollten. Die schlecht unterhaltenen Straßen im Fricktal, sowie der steile Hauenstein zwangen ihn, für seine beiden Fuhrwerke von Zürich und Luzern Wagen zu gebrauchen, die ein Eigengewicht von mindestens 25 Ztr. aufwiesen, was aber zur Folge hatte, daß seine Ladung kaum in 40 Ztr. Gut bestehen konnte. Bei einer Fracht von 40 Ztr. aber wäre es nach seiner Ansicht absolut unmöglich zu bestehen, wenn man die verdorbenen Wege, den hohen Preis der Zehrung für Menschen und Vieh und die kostspieligen Vorspanne berechne. Auch könnte das Kaufmannsgut nicht anders als durch Anschaffung mehrerer Wagen spediert werden, was aber an Menschen, Pferden und Vorspann die nicht zu bekommen wären, einen nicht geringen Aufwand und vielfältige Schwierigkeiten verursachen würde.

Iselin schlug vor, 50 Ztr. Gut ohne den Wagen laden zu lassen und außerdem für ein Uebergewicht von 10 Ztr. eine gewisse Lizenzgebühr zum Unterhalt der Straßen zu beziehen. Die mitgeführte Kaufhauskarte könnte, statt des Wiegens auf der Romaine, das Gewicht der Ladung genügend bestimmen, und gegen Mißbrauch könnte das Gesetz einschreiten. Auch sei zu erwägen, daß das Luzerner Fuhrwerk meist ohne Rückladung sei und daß mehrere Wagen, die leer zurückkehren, eine der Kaufmannschaft höchst nachteilige Erhöhung der Fracht nach sich ziehen würden. Endlich, wenn auch das Gesetz, so nachteilig es für den Handel sein mochte, doch ausgeführt werden sollte, so würde dies eine gänzliche Umänderung seiner Wagen, eine Neuorganisation seines Fuhrwerks bringen, was für ihn selbst und für die Spedition der Güter überhaupt von großem Nachteil wäre.

---

[145]) Tagblatt und Bulletin der Gesetzess. geben irrig den 5. März an.
[146]) A. H. III/1282.

Nicht günstiger äußerten sich Ambrosius Brodtbeck und Johannes Schwab, Gastwirte in Liestal, indem sie feststellten, daß seit der Limitierung der Last der Güterfuhren auf 65 Ztr. der Transit der Kaufmannswaren, statt über den Hauenstein zu gehen, nun durch das Departement des Schenkenbergs und durch das Fricktal seine Richtung nehme, wodurch ihnen großer Schaden zuwachse. Auf Grund dieser Vorstellung teilte der Finanzminister mit, er werde in kurzem dem Vollziehungsrat eine Abänderung des nicht vollständigen Ueberladungsgesetzes vorschlagen.

Ein drittes Gutachten endlich vom 8. April 1802 von einem gewissen Armin Stähelin, bezeugt uns, daß in Zürich, Luzern und Brugg, wo doch die gleichen Gesetze gelten sollten wie in Basel, dasjenige über die Wagenlasten wenig oder gar nicht befolgt wurde, was die Fuhrleute, die nicht unbedingt Liestal passieren mußten, veranlaßte, durch das Fricktal zu fahren, wie dies Iselin kürzlich mit seinem Luzerner Fuhrwerk getan hatte, wodurch aber einerseits dem Staat Basel die Zölle zu Liestal, Sissach und Buckten entzogen würden und anderseits den Wirten und Handwerkern in der Landschaft Schaden erwachse.

Durch die gewissenhafte Befolgung des helvetischen Transportgesetzes hatte die Basler Regierung erreicht, daß ihr Kantonsgebiet von den Fuhrleuten immer mehr gemieden wurde. Zürich und Luzern ließ die Fuhrleute unbestraft 60—70 Ztr. führen. Aus Deutschland trafen in Zürich Fuhren mit 70—80 Ztr. ein. Auch in Brugg ließ man Iselin mit 55—60 Ztr. ungehindert passieren.

Diese Tatsachen sprechen wahrlich nicht für die Autorität der helvetischen Regierung, die sich als unfähig erwies, den von ihr erlassenen Gesetzen die notwendige Gesetzeskraft zu verleihen. Wie die Gesetze der Helvetik gehalten wurden, illustriert vortrefflich die folgende Briefstelle, die wir einem vom 10. Juni 1804 datierten Schreiben des Bezirksamtmanns von Baden an Hieronymus Iselin entnehmen:

„Sie machen die irrige Voraussetzung, daß das Gesetz vom 4. März 1799 unterm 30. Dezember 1802 erneuert worden sei. Dieses Gesetz wurde aber nie durch ein neueres weder aufgehoben noch entbehrlich gemacht, wenn auch in der Folge der Zeit die Nachlässigkeit mehrerer Beamten dasselbe *unwirksam* machten. Ich weiß freilich auch, daß jene Nachlässigkeit der Beamten soweit ging, daß es lange Zeit zur Gewohnheit wurde, ohne Rücksicht auf jenes Gesetz ungeheure Lasten zu führen, die von allen Gemeinden die berechtigten Klagen über die gewaltsamste Verderbnis der Straßen verursachten.“[147]

[147]) Vgl. auch Zürcher Fuhr S. 140 f.

Auf eine wegen der Verordnung der Fuhrlasten durch mehrere Bürger des Distrikts Gelterkinden eingereichte Petition vom 24. Juli 1802 antwortete der Staatssekretär des Kriegswesens der h. Republik, er hätte den Regierungsstatthalter des Kantons Aargau eingeladen, die durch das Gesetz vom 4. März 1799 das Fuhrwesen betreffenden Maßnahmen auch in Brugg strenge durchzuführen, da erwähntes Gesetz in ganz Helvetien gleichförmig befolgt werden müsse. Das Gewicht der in Brugg durchfahrenden Last- und Güterwagen sei somit nach gesetzlichen Vorschriften genau festzustellen.

Die Bittsteller möchten sich einstweilen mit dieser Verfügung begnügen, da in einem Zeitpunkt, wo man sich mit der Neuordnung des Fuhrwesens beschäftige, nur obige Maßnahme möglich sei.

Die im Fuhrwesen in der „Landschaft" allmählich unhaltbar gewordenen Zustände erfuhren jedoch erst 1803 eine wesentliche Besserung durch einen Antrag der Basler Regierung bei der eidgenössischen Tagsatzung zu Freiburg.[148]) Auf Grund dieses Antrages erließ die Regierung des Kantons Basel folgende Verordnung:

„Die Wagenlast der Güterfuhren wird auf *60 Ztr. Basler Markgewicht* bestimmt, *mit Inbegriff des Wagens* und der dazu gehörenden Gerätschaften, der Weinfuhren auf 40 Ohmen, der Kernenfuhren auf 20 Säck, der Salzfuhren auf 6 Faß. — Wenn über die vorbestimmte Last geladen werden sollte, so wird solches von 60—70 Ztr. gestattet, vermittelst eines Lizenzgeldes von 4 bz. vom Ztr., von 40—50 Ohmen Wein zu 4 bz. für den Ohmen; 20—25 Sack Kernen 8 bz. per Sack und vom Salz was über 6 Faß auch 4 bz. vom Ztr. durch den ganzen Kanton."

Ferner wurde verordnet: Jede schwerere Ladung ist bei 6 Fr. per Ztr. Strafe verboten. Alle verdächtigen Wagen sollen zu Liestal gewogen werden.[149])

Das obige Gesetz war noch nicht in Kraft getreten,[150]) als der Güterfuhrhalter Hieronymus Iselin d. J. bereits dagegen Stellung nahm. Iselin protestierte gegen die Ungleichheit mit welcher der Gesetzgeber in obiger Verordnung vorgegangen sei und meinte, man hätte offenbar nicht in Betracht gezogen, daß die Berner und Luzerner Fuhrleute den Waldenburger Hauenstein mit viel leichteren Wagen befahren und also mehr Gut laden können als die Fuhrleute, die den Läufelfinger Hauenstein mit schwereren Fuhrwerken passieren und, in Anbetracht der steinigen und „hügeligen" Straße, 10 Ztr. weniger laden können. Was aber die Weinfuhren betreffe, so werde sich hier gegenüber den Güterfuhren noch eine größere Begünstigung ergeben,

[148]) Protokoll der Tags. v. 16. Herbstmonat 1803.
[149]) K. Bl. 1803, Abt. III, S. 218.
[150]) Die Inkraftsetzung erfolgte auf den 1. 1. 1804.

wenn man in Betracht ziehe, daß die Ladung ohmenweise berechnet werde. Der Luzerner Saum, oder 3 Ohmen Luzerner Maß wiegen 4 Ztr.; werden also 40 Ohmen berechnet, so ergibt dies 13 Saum 1 Ohm, oder an Gewicht 53 Ztr., welches die Weinfuhrleute ohne Lizenzgeld führen dürfen; der Güterfuhrmann aber dürfte nicht mehr als 40 Ztr. laden ohne Lizenzgeld zu bezahlen. Anderseits wird den Weinfuhrleuten erlaubt, 50 Ohmen mit Abstattung des Lizenzgeldes zu führen. 50 Ohmen Wein entsprächen aber einem Gewicht von 66 Ztr. Bedenkt man nun, daß das Eigengewicht der Weinwagen 30—36 Ztr. beträgt, so erhebt sich die Last eines beladenen Weinwagens auf ca. 96 Ztr. Dies wäre nach Iselin der zweite Beweis auffallender Ungleichheit. — Die gleiche Verordnung über das Fuhrwesen zeige aber auch, daß denjenigen, die Lebensmittel führen, eine gewisse Erleichterung zukommen sollte; dies sollte auch ihn betreffen, da er wöchentlich 80—150 Säcke Reis von Luzern nach Basel führe. Er könnte sich jedoch mit seiner Rückfuhr der Romaine in Liestal nicht ohne Gefahr unterziehen und müsse sich begnügen „die Ladkarte mit $50^{7}/_{8}$ Ztr." vorzuweisen, welches Gewicht, wie oben dargetan, die Weinfuhrleute ohne Lizenzgeld führen und das die Straßen gewiß nicht so verderben wird, als wenn er 50 Ohmen Wein geladen hätte. Auch bleibe das Gewicht von $50^{7}/_{8}$ Ztr. in den Kantonen Luzern, Bern und Solothurn unangefochten.

Aber nicht nur Iselin, auch die Wirte und Handwerker von Läufelfingen standen den neuen Verordnungen keineswegs sympathisch gegenüber. So gelangten letztere am 9. Februar 1804 mit einer Petition an den Bürgermeister von Basel, die zwar vielmehr einer Beschwerde als einer Bittschrift zu vergleichen ist; denn sie richtet sich vor allem gegen das für die Ueberladungen bestimmte Lizenzgeld, beleuchtet aber gleichzeitig schlaglichtartig die gesamten Transportverhältnisse in der Nordwestschweiz, sodaß es sich wohl lohnt, auf ihren Inhalt näher einzutreten. Wir erfahren zunächst, daß sich alle bei den Wirten und Handwerkern in Läufelfingen ankehrenden Schweizer Fuhrleute, insbesondere die Herren Ackermann von Lenzburg und Hunziker von Aarau, die ein beträchtliches Gewerbe unterhalten, wegen des ihnen bei Ueberladung auferlegten Lizenzgeldes von 4 bz. per Ztr. heftig beschweren. Die Petenten erklären, wenn ihnen nicht durch eine landesväterliche Verfügung mildernde Abänderungen in bezug auf das Lizenzgeld gewährt werden, so hätten sie, wenn nicht mit einer Vernichtung, so doch zum mindesten mit einer starken Beeinträchtigung ihrer Existenz zu rechnen, erklärten doch die bei ihnen einkehrenden Fuhrleute, sie wären von den Kaufleuten aufgefordert worden, andere Straßen zu befahren, sofern die Spesen in „der Landschaft" sich zu sehr erhöhten. Die Kaufleute würden keinesfalls

eine Erhöhung der Frachtspesen dulden. — Dazu käme das ernste Vorhaben der Aargauer, eine neu anzulegende Straße über die Staffelegg möglichst bald dem Betrieb zu übergeben. — Wäre der Preis des Weines im Elsaß nicht so stark gefallen, so hätten es die Luzerner Fuhrleute schon der Lizenzgelder wegen bestimmt unterlassen, die Straße der „Landschaft" zu befahren; nicht unerwähnt bleibe, daß die Solothurner bereits lediglich wegen des Lizenzgeldes die Straßen des Kantons Basel verlassen haben und den Paßwang befahren und auch die Lenzburger Fuhren ihren Weg durch das Riehentor über Rheinfelden nehmen. — Es liege auf der Hand, daß die Folgen solcher Verhältnisse nicht nur für die Einkünfte des Staates, sondern auch für das Wohl der Allgemeinheit sich sehr nachteilig gestalten würden; denn jeder an der Landstraße wohnende Schmied, Sattler, Seiler und Wagner finde seinen besonderen Verdienst bei den Fuhrleuten, und wenn dann noch die Mietpferde abgeschafft werden sollten, was müßte aus dem Ackerbau werden? In Anbetracht dessen, daß das Lizenzgeld, so wie es jetzt festgesetzt sei, eine äußerst drückende Last für den Fuhrmann bedeute, ging die Bitte der Petenten dahin, es möchte eine Vermehrung der Ladung und wenn sie auch nur 5 Ztr. betrage, anderseits aber eine Verminderung des Lizenzgeldes herbeigeführt werden, wodurch nicht nur das Fuhrgewerbe erleichtert, sondern auch dem Kanton Basel der Nutzen wieder zugesichert werden könnte, dessen er sich bis dahin zu erfreuen gehabt habe und ohne welchen sie alle die nachteiligsten Folgen zu erwarten hätten.

Was ist nun auf diese Petition hin geschehen?

Die Zollkammer, die mit der Begutachtung der Bittschrift betraut wurde, kam zum Schluß, daß die am 30. November 1803 erteilten Instruktionen in Kraft bleiben sollten, zumal auf den Wagenladungen stillschweigend ein Mehrgewicht von 5 Ztr. zugestanden werde. Was nun das Lizenzgeld betreffe, so habe es sich gezeigt, daß in den Monaten Januar und Februar die Einnahmen aus dieser Rubrik sich auf Fr. 200.— belaufen. Um jedoch den Wünschen der Petenten nachzukommen, schlage sie vor, auf eine Probe von drei Monaten die Taxe des Lizenzgeldes um die Hälfte zu reduzieren. Diesen Vorschlägen pflichtet auch die Mehrheit der „Verordneten zur gemeinen Haushaltung" bei. Das letzte Wort aber blieb bei der Regierung und diese erklärte: „Die Verordnung vom 30. November 1803 bleibt ungeschmälert in Kraft."

Wie weit entfernt war man jetzt von jener liberalen Verkehrspolitik, die einst im 18. Jahrhundert dem Kanton Basel zur Ehre gereichte und nicht zum wenigsten dazu beigetragen hatte, Handel und Verkehr tatkräftig zu fördern!

Es muß als ein Zeichen zunehmenden Verkehrs gewertet werden, wenn in den folgenden Jahren mehrere der Schweiz benachbarte Staaten durch gesetzliche Bestimmungen schweren Fuhrwerken die breiten Radfelgen vorschreiben. Die Vorteile, die durch Anwendung dieser Maßregel erzielt wurden, sind unverkennbar, hauptsächlich in bezug auf die bessere Erhaltung der Land- und Heerstraßen. Im Jahre 1812 erklärte sich Luzern bereit, mit Basel in Unterhandlungen zwecks Einführung der breiten Radfelgen einzutreten. Basel war mit dem Vorschlag Luzerns prinzipiell einverstanden, wollte jedoch zunächst die Beschlüsse der Tagsatzung, die sich mit diesen Fragen des Fuhrwesens zu befassen hatte, abwarten. Mit dem 20. Juni 1817 wurden in Frankreich nur noch Fuhrwerke mit breiten oder sogenannten Mallbuck-Rädern geduldet.

In der Ueberzeugung, daß die Einführung breitfelgiger Räder an schweren Fuhrwerken den Warentransit durch die Schweiz in Aufnahme bringen und den guten Unterhalt der Heeresstraßen bedeutend erleichtern würde, gelangte Luzern am 24. Brachmonat 1818 neuerdings mit der Bitte an Basel, sich an einer diesbezüglichen Konferenz der Stände Bern, Solothurn, Aargau und Luzern an der nächsten Tagsatzung zu beteiligen. Daraufhin ließ die Basler Regierung durch ihre Kaufhausinspektion ein Gutachten ausarbeiten über die Einführung der „breiten Räder". Die Kaufhausinspektion kam in ihrem ausführlichen Bericht zu folgender Ansicht: „Im allgemeinen beurteilt ist es allerdings nicht zu verkennen, daß der Gebrauch breiter Radfelgen den Landstraßen in mehrfacher Hinsicht vorteilhaft ist, wie dies an den französischen Chausseen zur Genüge ersichtlich wird; es ist aber zu prüfen, ob für diese Einrichtung jede Straße geeignet ist. Wenn zum Gebrauch solcher Räder breite, möglichst ebene Straßen von festem Boden erfordert werden, besonders bei andauernder nasser Witterung oder harter Winterszeit, so muß man gestehen, daß diese unerläßlichen Eigenschaften vor allem der Luzerner Route abgehen. Ueberdies ist unser Straßenmaterial wenig zur Festigung der Straße tauglich, da bei anhaltender Nässe diese leicht aufgelöst und in Morast verwandelt wird, sodaß schon Ordinari-Fuhren bisweilen mit großer Mühe sich durcharbeiten müssen. Auch der Weg jenseits des Hauensteins ist nicht besser als der diesseitige. Die Stelle von der Hauenstein-Fluh bis Trimbach, sodann mehrere Stellen im Lande Luzern sollen zur Winterszeit für Fuhrwerke äußerst gefährlich sein. Alle diese Schwierigkeiten und Gefahren würden durch Einführung der breiten Räder nicht nur nicht behoben, sondern sogar noch vermehrt und erhöht; eine Behauptung, die durch die Luzerner Weinfuhrleute bestätigt wird, indem sie sich hier doppelte Räder halten, damit sie bei ihrer Rückkehr aus dem Elsaß die breiten gegen die schmalen um-

tauschen und mit letzteren die Heimreise fortsetzen, welche Kosten sie sich gewiß erspart hätten, wenn sie mit den breiten Rädern ebenso leicht fortkämen als mit den schmalen. Sollte die Luzerner Regierung die Einrichtung der breiten Räder billigen, so wäre zur Erleichterung der Fuhrleute zu wünschen, daß in den betreffenden Kantonen, nämlich Basel, Solothurn, Aargau und Luzern allgemeine und gleichförmige Bestimmungen der Wagenlasten vorgenommen würden, damit der Fuhrmann nicht durch vielerlei verschiedene Lastenverordnungen beschwert werde."

Zwei Jahre später erhalten wir von derselben Behörde schon einen bedeutend optimistischeren Bericht über die Einführung der breiten Radfelgen. So erklärte am 24. Juli 1820 die Kaufhausinspektion, die französischen und waadtländischen Chausseen hätten die Zweckmäßigkeit der breiten Radfelgen zur Genüge dargetan. Mit der Einführung der breiten Räder wäre zudem noch der bedeutende Vorteil verbunden, daß dem Fuhrmann eine stärkere Ladung zugewiesen und dementsprechend auch eine niedrigere Fracht erwartet werden könnte.

Im Jahre 1821 arbeitete die Kaufhausinspektion ein neues Gutachten aus über die Anwendung der Lizenzgewichte und der Radfelgenbreite. Erst jetzt ging man daran, die einst so angefochtene Verordnung vom 30. November 1803 zugunsten des Fuhrwesens abzuändern. Dabei beabsichtigte die Kaufhausinspektion gleichzeitig die freiwillige Einführung breiter Radfelgen möglichst zu begünstigen und zu befördern. Die Last der Güterfuhr sollte jetzt bis zu 70 Ztr. lizenzfrei sein. Von 70 bis 80 Ztr. wären 2 bz. Lizenzgebühren pro Ztr. zu erheben. Die Lasten der Weinfuhren sollen frei sein bis auf 50 Ohmen. Von 50—60 Ohmen wären 2 bz. Lizenzgebühren pro Ztr. zu entrichten. Desgleichen wurden von der Lizenzgebühr befreit: Kernenfuhren bis auf 25 Säcke. Von 25—30 Säcken betrug die Lizenzgebühr 4 bz. per Sack. Diese Erleichterung wäre für die genannten drei Rubriken durch den ganzen Kanton zu bewilligen, aber ausschließlich nur solchen Wagen, deren Radfelgen 5—6 Zoll breit sind. Eine Abstufung des Maßes wie in Frankreich ließ sich einstweilen für den Kanton Basel noch nicht anwenden.[151])

Die obige Verordnung wurde vom Rat genehmigt; jedoch sollte die Publikation noch hinausgeschoben werden bis von den betreffenden Mitständen die diesbezüglichen Ansichten eingetroffen wären. Die Kaufhausinspektion wurde beauftragt, die

[151]) In Frankreich wurde das Gewicht der Wagen je nach der Radfelgenbreite wie folgt festgesetzt:

Bei	6	Zoll	Radfelgenbreite	betrug	das	Höchstgewicht	100	Ztr.
„	5	„	„	„	„	„	85	„
„	4	„	„	„	„	„	60	„

neue Verordnung den Ständen Bern, Luzern, Solothurn und Aargau bekannt zu geben.

Die Antwort Luzerns war sehr bezeichnend, nicht nur für die Luzerner, sondern wohl ebensosehr für die Basler Verkehrsverhältnisse. Der Finanzrat in Luzern war sich der Gefahr bewußt, allmählich den Transithandel einzubüßen. Er war sich aber auch darüber klar, daß dem Uebel nicht durch Palliativmittel abzuhelfen war, sondern einzig und allein durch zweckmäßige Straßenkorrektionen, Verminderung der Zölle und Abschaffung der Lizenzgelder.

Von den Regierungen der Kantone Bern und Aargau wurde der Vorschlag Basels ebenfalls sympathisch aufgenommen.

Solothurn erklärte, in seinem Kanton dürfe der Fuhrmann laden soviel er wolle, gleichgültig ob sein Wagen schmale oder breite Felgen aufweise.

Die Finanzkommission des Kantons Aargau fand die Vorschläge Basels zu wenig liberal und war der Ansicht, Lizenzgelder wirken auf Fuhrleute immer abschreckend. Es wurde deshalb sowohl vom Kanton Aargau als auch von Luzern aus der Wunsch laut, es möchte diese Angelegenheit in einer Konferenz mehrerer Kantone besprochen werden.

Die aargauische Regierung wollte jedoch die Beschlüsse der vorgeschlagenen gemeinsamen Konferenz nicht erst abwarten. Mit einer Verordnung vom 1. Juli 1822 schritt sie zur Tat, indem sie von nun ab den Fuhrleuten bei Benützung breiter Radfelgen eine bedeutend größere, ja zum Teil unbeschränkte Wagenlast gestattete.

Als man endlich im Jahre 1823 auch in Basel daran dachte, die bereits vor zwei Jahren festgesetzte Radfelgenverordnung zu publizieren, beantragte die Kaufhausinspektion, die damals aufgestellten Erleichterungs-Grundsätze dahin auszudehnen, daß von einem Wagen mit fünfzölligen Radfelgen ein reines Gewicht von 70 Ztr. und von einem Wagen mit sechszölligen Felgen ein solches von 80 Ztr. geführt werden dürfte und zwar ohne Abstattung einer Lizenzgebühr für beide Kategorien.

Diese Befreiung war deshalb angebracht, weil die Lizenzgebühr als eine Entschädigung für die durch schmale Felgen verdorbenen Straßen und daher vermehrter Reparaturkosten gelten konnte; wenn nun aber sechszöllige Räder mit 80 Ztr. den Straßen weit weniger schaden als schmale Räder mit 60 Ztr., so fällt durch Einführung jener Räder der Zweck der Lizenzforderung weg. Die Abschaffung der Lizenzgebühren wird aber von den Fuhrleuten um so freudiger begrüßt werden, als ihnen durch die Anschaffung der breiten Radfelgen erhebliche Kosten erwachsen. Ueberdies wird die den Fuhrleuten einzuräumende Erleichterung und die vorgeschlagene Breite der Rad-

folgen von den Lastenbestimmungen anderer Stände wenig abweichen; denn z. B. Aargau gestattete, ebenfalls ohne Lizenzgebühr, bei Verwendung fünfeinhalb zölliger Radfelgen eine Last von 75 Ztr. Markgewicht und auf der Rheinfelder und Laufenburger Straße sogar eine solche von 100 Ztr. Markgewicht. Luzern, das die Last nach der Pferdezahl bestimmte, erlaubte bei Anwendung fünfzölliger Radfelgen ein Gewicht von 80—90 Ztr. ca. Von Solothurn hatten wir gehört, dass es überhaupt keine Gewichtsgrenze festsetzte, sodaß die baslerischen Fuhrleute von Basel bis Luzern mit unveränderten Rädern frei passieren konnten. Nur Bern machte eine, zwar unbedeutende Ausnahme, indem Fuhrwerken mit fünfzölligen Radfelgen eine Last bis zu 100 Ztr. mit Inbegriff des Wagens gestattet wurde. Hingegen wurde von 64—100 Ztr. eine Lizenzgebühr von 4 Rp. per Ztr. gefordert.

Da auch öfters zweiräderige französische Gabelfuhrwerke den Kanton Basel befuhren, schlug die Kaufhausinspektion in bezug auf deren Lasten vor:

für Wagen mit 5 zölligen Felgen 40 Ztr. reines Gewicht,
„ „ „ 6 „ „ 50 „ „ „

und für Wagen mit über 6 zölligen Felgen, wie sie die meisten hatten, ein unbeschränktes Gewicht.[152]) Die Verordnung selbst hielt sich im wesentlichen an die Vorschläge der Kaufhausinspektion, jedoch wurde ein unbeschränktes Gewicht für Wagen über sechs und sieben Zoll Felgenbreite nicht gewährt.

Schon 1827 sah sich die Kaufhausinspektion neuerdings veranlaßt, für die Fuhrleute einzutreten, da sich diese infolge der niedrigen Frachtpreise in äusserst bedrängter Lage befanden. Sie beantragte, einstweilen wenigstens ad interim den Fuhrleuten zu gestatten:

Vierräderige Wagen — ohne Inbegriff des Wagens — lizenzfrei zu laden, bei 4 Zoll Felgenbreite mit 60 Ztr. Markgewicht
„ 5 „ „ „ 85 „ „
„ 6 „ „ „ 100 „ „

Diese Erleichterung mußte man den Fuhrleuten um so eher gewähren, als eine Erhöhung der Frachtpreise aus dem Grunde nicht möglich war, weil z. B. gegen Luzern die Fracht nicht willkürlich geändert werden konnte, da diese einer gemeinsamen Vereinbarung unterlag und auch erst kürzlich auf den ausdrücklichen Antrag Luzerns hin herabgesetzt worden war. Es hätten also sowohl Luzern als sicher auch die andern Stände gegen eine Erhöhung der Frachten protestiert.

Bekanntlich enthält die Verordnung vom 13. Dezember 1823 nur zweierlei Bestimmungen für vierräderige Wagen, in-

[152]) K. Bl. 1823, Abt. III, S. 201 ff., ferner K. Bl. 1824, Abt. I, S. 65.

dem sie nämlich den mit fünfzölligen Radfelgen versehenen Wagen 70 Ztr. und den sechs und mehr als sechszölligen 80 Ztr. Markgewicht Ladung gestattet.

Bedenkt man, daß die freie Ladungskonkurrenz auch solchen Fuhrleuten zugutkommen sollte, die wegen Mittellosigkeit dergleichen kostspielige Räder noch nicht anschaffen konnten, so wäre es nur recht und billig, die obige Vergünstigung auch auf vierzöllige Räder eintreten zu lassen.

In der am 11. Mai 1827 bekannt gegebenen Verordnung gehen Bürgermeister und Rat von Basel in der Begünstigung der Fuhrleute noch etwas weiter als ihre Kaufhausinspektion beantragt hatte. Fuhrlasten, worunter der Wagen nicht inbegriffen ist, Radfelgenbreite und Bespannung wurden wie folgt festgesetzt:[153])

Für	1	4rädr.	Wagen	mit	1	Pferd	bis	2	Zoll	Radfelg'breite	21	Ztr.
„	1	„	„	„	2	Pferden	„	3	„	„	40	„
„	1	„	„	„	3	„	„	4	„	„	60	„
„	1	„	„	„	4	„	„	5	„	„	90	„
„	1	„	„	„	4-5	„	„	6	„	„	105	„
„	1	„	„	„	5-6	„	„	7	„	„	120	„

Wichtig erscheint uns vor allem, daß durch diese Verordnung das Lizenzgeld abgeschafft wurde.

Nach kaum zwei Jahren sah sich die Regierung durch die starke Entwicklung des Transportwesens zur Veröffentlichung einer neuen Verordnung über Fuhrlasten und Radfelgenbreite veranlaßt, die sich zwar im wesentlichen an die Bestimmungen der Verordnung vom 2. Mai 1827 hielt, sich jedoch in bezug auf die Wagenlasten noch mehr den Verfügungen der angrenzenden Kantone und Staaten anzupassen suchte.[154])

Vollständig andersartige Verhältnisse mußten sich für das Fuhrwesen ergeben mit der Trennung Basels in zwei Halbkantone.[155]) Es ist offensichtlich, daß von nun an vor allem handelspolitische Interessen die Verkehrsgesetze von Basel-Stadt diktierten. So ist es durchaus verständlich, wenn die Kaufhausverwaltung die Regierung darauf aufmerksam machte, daß sie nicht einerseits zwecks Förderung des Handels und Transits durch Herabsetzung der Zölle und Gebühren eine Einbuße von Fr. 30,000.— erleiden, anderseits aber eine Ordnung gutheißen könne, die diesem Transit die engsten Fesseln anlege und die armen Fuhrleute wegen eines halben Zoll mehr oder weniger Felgenbreite, 2—3 Ztr. mehr oder weniger Waren, zu mehreren Stunden Aufenthalt und zu Strafen nötige, die ihnen den kleinen Profit ihrer Fracht wegnehmen. Die Anwendung der Verord-

[153]) K. Bl. 1827, Abtg. II. S. 34.
[154]) K. Bl. 1829, Abtg. I, S. 149.
[155]) Tags. Absch. 1832, S. 238.

nung von 1829 hätte somit unfehlbar entweder eine Steigerung der Frachtpreise oder aber eine Umgehung der Stadt und Aufsuchung anderer Straßen zur Folge.

Am 24. November 1834 unterbreitete die Kaufhausinspektion dem Kleinen Rat den Entwurf einer neuen Radfelgen- und Fuhrlastenverordnung und bemerkte dazu gleichzeitig, daß bei den stark gesunkenen Frachten der Fuhrmann mehr denn je auf schwerere Ladung sehen müsse und deshalb möglichst wenig durch Vorschriften beengt werden sollte. Aus diesem Grunde führten die meisten Nachbarstaaten, unter andern den Transit entfesselnden Maßnahmen auch eine größere Freiheit im Ladegewicht ein. So gewährten Baden, Frankreich, die schweizerischen Kantone Aargau und Solothurn bei 7 Zoll Radfelgenbreite gänzliche Ladungsfreiheit; Zürich gewähre 170 Ztr.; nur Bern und Waadt seien in dieser Hinsicht noch genauer. Da insbesondere Frankreich und Baden der Stadt Basel die meisten Güter zuführen, sei zunächst mit diesen Staaten eine Gleichförmigkeit in den gesamten Bestimmungen über das Fuhrwesen anzustreben. Jede Bedenklichkeit über die Zulassung schwerer Lasten sollte schwinden in Berücksichtigung der so günstigen geographischen Lage der Stadt.

Auf Grund dieser Erkenntnis war denn auch der neue Entwurf, den Zeitumständen entsprechend, sehr liberal abgefaßt. Er sah folgendes vor: Jeder Art von Fuhren ist bei einer Radfelgenbreite von 7 Zoll (franz. Maß) und darüber jede Ladung gestattet. Bei geringerer Radfelgenbreite dürfen aber auf einen Wagen nicht mehr als 120 Ztr. geladen werden. Diejenigen, welche bei einer Radfelgenbreite unter 7 Zoll (franz. Maß) über 120 Ztr. laden, unterliegen einer Strafe von Fr. 1.— pro Ztr. Uebergewicht.

Schon am 7. Januar 1835 trat nun diese neue, durchaus zeitgemäße Verordnung in Kraft.

Indessen blieb im Baselland die am 2. Mai 1827 vom Kanton Basel erlassene Verordnung über das Fuhrwesen ungeschmälert in Kraft, zum Nachteil der baselstädtischen Bestätter. Insbesondere drohte dem Transit nach Genf erhebliche Gefahr, da kein Fuhrmann mehr für die Ladung einer so geringen Zentnerzahl, wie sie auf basellandschaftlichem Gebiet gefordert wurde, zu haben war, es sei denn, daß ihm eine bedeutende Frachterhöhung zugestanden würde.

Die fortschreitende Entwicklung des Verkehrs zeigt uns immer deutlicher, wie unzweckmäßig sich eine kantonale Verkehrsordnung erweist, zumal wenn es sich um ein kleines Kantonsgebiet handelt, und wie dringend die Zeitumstände eine eidgenössische Regelung des Verkehrswesens befürworten.

Mit dem 1. Februar 1841 sollte im Kanton Baselland eine Verordnung[156]) über das Fuhrwesen in Kraft treten, die zwar diejenige vom 2. Mai 1827 nicht unwesentlich verbesserte, aber in liberaler Hinsicht der baselstädtischen Verordnung vom 7. Januar 1835 bei weitem nicht gleichkam und dem in den letzten Jahren stark gesteigerten Verkehr entschieden zu wenig Rechnung trug.

Obwohl das Verwaltungsdepartement in Liestal von Baselstadt auf die hauptsächlich dem Transitverkehr so nachteiligen Folgen der neuen Verordnung aufmerksam gemacht wurde, wollte man in Liestal auf eine Modifikation der Fuhrlastenbestimmungen einstweilen nicht eintreten, mit der Begründung, Bern hätte sich in dieser Beziehung noch schärfere Verfügungen erlaubt, und zudem wäre die jetzige Verordnung günstiger als die vorhergehende.

Nachdem nun die Regierung von Baselstadt noch am 30. Januar 1841 direkt bei der basellandschaftlichen Regierung wegen der neuen Verordnung vorstellig geworden war, erklärte sich letztere bereit, den Vollzug fraglicher Verordnung vorderhand einstellen zu lassen. Aber schon im folgenden Jahre entschloß sich Baselland zur Ausarbeitung eines neuen Gesetzes über den Bau, den Unterhalt und die Beaufsichtigung der Straßen, Wege und Brücken, wobei leider die Verordnung von 1841, von deren Bestimmungen man sich nur schwer trennen konnte, für die fuhrpolizeilichen Vorschriften als Grundlage dienen sollte. Brachte das neue Gesetz auch eine kleine Erhöhung der Gewichtsgrenze, was gewiß zu begrüßen war, so litt es anderseits eben doch noch an einer kleinlichen Reglementierung der Fuhrlasten, die dem Verkehr nur hinderlich sein konnte.

---

[156]) Die wichtigsten Bestimmungen dieser Verordnung sind folgende: Es sind von nun an die Verhältnisse der Radfelgenbreite, der Bespannung zur ebenen Straße und der Zulässigkeit der Lasten für die Fuhrwerke folgendermaßen festgesetzt, bei:

Radfelgenbreite Schweizermaß:	Bespannung Pferdezahl:	Gewicht Ztr. Schweizergewicht:	
von 1—2 Zoll	1	24	Wagen und Geschirr mit inbegriffen.
2—3 „	2	50	
3—4 „	3	75	
4—5 „	4	100	
5—6 „	5	150	
6—7 „	6	200	
7—8 „	8	250	

Unteilbare Gegenstände, die das Maximum des oben angegebenen Gewichts übersteigen, dürfen nur auf Wagen mit Felgen von wenigstens 7 Zoll Breite geführt werden. Die Lasten von mehr als 300 Ztr. können nur als Uebergewicht betrachtet werden, und es ist von den Fuhrleuten für jeden Ztr. mehr bis auf 10 Ztr. 2½ bz. per Ztr., für jeden weitern Ztr. 5 bz. zuhanden des Staates zu bezahlen.

Es bedarf wohl keiner Beweisführung mehr, daß eine kantonale Regelung des Fuhrwesens niemals zum erwünschten Ziele, nämlich zu einer allgemeinen Förderung des Verkehrs, führen konnte. Diese Einsicht brach sich endlich Bahn in der Bundesverfassung von 1848, die in Art. 29 den Erlaß polizeilicher Verfügungen über die Benützung der Straßen zwar den Kantonen anheimstellt, aber gleichzeitig verlangt, daß derartige Verfügungen dem Bundesrate zur Prüfung vorzulegen seien und nicht vollzogen werden dürfen, ehe sie die Genehmigung desselben erhalten haben.[157])

Damit wurde in bezug auf fuhr- und straßenpolizeiliche Gesetzgebung dem so oft verhängnisvollen, eigenmächtigen Vorgehen der einzelnen Kantone nun endgültig ein Riegel vorgeschoben, was für die Förderung des Verkehrs von kaum zu überschätzender Bedeutung war.

2. Fuhrberechtigung und Konkurrenz.

Seit dem Beginn unserer Epoche bis weit ins 19. Jahrhundert hinein ist das Problem der Fuhrberechtigung aufs engste verbunden mit jenem der Zunftzugehörigkeit. Es lag in der Natur des an keinen festen Standort gebundenen Fuhrwesens, wenn es sich eher dem Zunftprinzip zu entziehen vermocht hatte als ein örtlich gebundenes Gewerbe, ist doch unser Zeitabschnitt geradezu gekennzeichnet durch die ständige Auseinandersetzung zwischen wirtschaftlicher Gebundenheit und Gewerbefreiheit. Nun hatten zwar die Fuhrleute keine eigene Zunft, — sie waren bei den Gartnern zünftig —, was wohl damit zusammenhing, daß ihr Gewerbe jederzeit als ein Hilfs- und Vermittlungsgewerbe angesehen wurde.[158]) Der Gartnerzunft stand die Oberaufsicht über das Fuhrwesen zu; sie hatte auch die Forderungen der Wirte für die Verpflegung der Fuhrleute zu überwachen.[159])

Wir werden nun an Hand von einigen Beispielen zu zeigen versuchen, inwiefern sich mittelalterliche Kennzeichen der Zunftverfassung in unserer Zeit noch rechtskräftig auszuwirken vermögen. Das wichtigste Merkmal der Zunftverfassung war von jeher der Zunftzwang, d. h. der Beitrittszwang; alle diejenigen Personen, welche den zünftigen Beruf ausüben wollten, waren verpflichtet, der Zunft beizutreten.[160])

---

[157]) Vgl. auch B. V. von 1848, Art. 30.

[158]) Geering, Traugott, Handel und Industrie der Stadt Basel, Basel 1886, S. 192.

[159]) Bei der Gartnerzunft waren ferner pflichtig die Pastetenbäcker, die Bräter, die Grieser, die Gremper, die Perückenmacher, Seiler und Wirte, vgl. Geering S. 86, 157, ferner Prot. Gt. Zft. IV/569.

[160]) Kulischer, J. Allg. Wirtschaftsgeschichte, München und Berlin 1928, in: Handbuch d. m. und n. Geschichte von Below und Meinecke, I/190 ff.

Wollte die Zunft eines ihrer wichtigsten Ziele, nämlich die Förderung des städtischen Erwerbslebens, erreichen, so konnte sie der staatlichen Anerkennung kaum entraten; hatte sie diese, so war ihr, als einer geschlossenen Organisation, öffentlich rechtlicher Charakter verliehen.

Zu Beginn des 18. Jahrhunderts wurde das Zunftrecht mit lb. 20 und der Beitrag für den Stubenknecht mit ß 6 angesetzt. Wer die Zunft erneuerte, hatte lb. 7.10.— zu bezahlen, und die Fuhrknechte, die sogenannten Lohnkarrer, die um den Lohn „karren und fahren", mußten ihr Recht mit lb. 7.10.— und mit ß 6 für den Stubenknecht erkaufen, im Gegensatz zu den Fuhrhaltern, die das volle Zunftrecht zu erwerben hatten. Wie streng der Zunftzwang vorläufig noch gehandhabt wurde, kommt in mancher Verfügung zur Auswirkung; so beschloß die Zunft am 12. November 1719, denjenigen Fuhrleuten, die das Zunftrecht nicht besaßen, das Handwerk inskünftig zu verbieten.

Als sich 1728 die Vorgesetzten der E. Zunft zur Gartnern beschwerten, daß, ungeachtet des am 17. Dezember 1720 erfolgten Beschlusses, Peter Grimm und Friedr. Finninger ihre Ehrenzunft nicht annehmen wollten, wurden die Beklagten vom Basler Rat veranlaßt, der Gartnerzunft beizutreten, obwohl viele Bürger, die um Lohn fuhren, ihr auch nicht beigetreten waren. Das letzte Zugeständnis läßt allerdings darauf schließen, daß die bindende Kraft des allgemeinen Zunftzwangs bereits eine Einbuße erlitten hatte.

Dessen ungeachtet machte die Zunft den Versuch, Hintersässen[161]) vom Fuhrwerk auszuschließen, indem sie dem Hintersässen Jakob Gaß, dem Erben der Honeggerschen Fuhr, vorhielt, er besitze kein Recht zu fahren und müsse sich des Fuhrwesens enthalten. Sogleich beschwerte sich aber dessen Ehefrau gegen derartige Zunftverfügungen beim Rat, diesen gleichzeitig ersuchend, ihr, da sie eine Bürgerstochter sei, das Fuhrwesen wie bisher, auch fernerhin zu gestatten und ihr zu erlauben, mit einem Beistand „kräftig" zu kontrahieren. Der Rat willfahrte der Bitte und versagte dadurch der Zunft die Anerkennung ihrer angefochtenen Verfügung. Wiederum ein deutlicher Beweis für die Tatsache, daß das Fuhrwesen begonnen hatte, über die engen zünftigen Schranken hinauszuwachsen!

Im September 1795 beschwerte sich der Rat bei der Zunft darüber, daß die Fuhrleute sich in Basel länger aufhielten,

---

[161]) In Basel nannte man die niedergelassenen Ortsfremden Hintersässen oder Hintersassen; die an andern Orten analog gebrauchten Ausdrücke: Ansässen oder Beisässen waren hier nicht üblich. Vgl. Geering, S. 46, 54 ff. 508; His, Ed., Gesch. d. neuern schweiz. Staatsrechts, Basel 1920, I. S. 332 ff. und Freivogel, S. 185 ff.

als die Ordnung es gestatte.[162]) Demzufolge wurde der Kaufhausschreiber beauftragt, der Zunft zu berichten, wie lange die Fuhrleute in Basel verweilen. Der bei den Wirten eingezogene Bericht, wobei uns die Wirtshäuser zum Schnabel, Schwanen, zur Krone, zum Kopf, roten Löwen, roten Ochsen und weißen Kreuz, woselbst die Fuhrleute logierten, namhaft gemacht werden, gibt bekannt, daß außer den Frankfurter Fuhrleuten sich selten einer länger in Basel aufhalte, als erlaubt sei. Das käme aber daher, daß man die Frankfurter Fuhrleute oft acht Tage warten lasse bis man ihnen ablade, ohne ihnen mitzuteilen, wie lange sie darnach noch auf Rückfracht zu warten hätten; so sei es zur Gewohnheit geworden, daß die zuletzt ankommenden Fuhrleute den zuerst abreisenden ihre Pferde vorspannen, weshalb denn öfters nur wenige Pferde in Basel verblieben.[163])

Erteilte die Zunft einerseits die Fuhrberechtigung, so wachte sie anderseits über die Konkurrenz im Fuhrwesen, galt es doch hier, einen der wichtigsten Grundsätze mittelalterlicher Zunftverfassung, nämlich die Einräumung gleicher Vorteile für alle Zunftgenossen, in die Neuzeit hinüberzuretten. Der schweren Aufgabe, das Fuhrwesen vor jeder unliebsamen Konkurrenz zu schützen, wohlbewußt, stellten die zünftigen Fuhrleute schon 1726 den Antrag, es möchte ihnen eine volle Ladung zuerteilt werden, bevor die *fremden,* d. h. die außerkantonalen und die nicht schweizerischen Fuhrleute auf Ladung rechnen könnten, kämen doch diese bei der ersten Frühlingssonne wie Störche herangeflogen, um mit allen Mitteln das einheimische Fuhrgewerbe zu untergraben. Es kam so weit, daß die fremden Fuhrleute den Kunden nachgingen, auf kleinen Wagen und Karren die Güter abholten, um sie dann gelegentlich auf ihre Fuhrwagen umzuladen, wobei sie die Güter um 1—2 bz. billiger übernahmen als die Einheimischen. Nun schienen allerdings angesehene Handelsfirmen solcher Konkurrenz zu steuern, indem sie sich eigener Fuhrleute bedienten und ihr Gut nur im äußersten Notfall einem Fremden anvertrauten.

Am 28. Oktober 1735 gelangten die Basler Fuhrleute sodann mit der Bitte an die Regierung, den Zofinger Ordinarifuhrmann zu zwingen, sich ihrer Fuhrordnung zu unterziehen, da er mit seiner Frachtunterbietung die zünftigen Fuhrleute schädige. Die Regierung willfahrte dem Gesuch insofern, als sie dem beklagten Fuhrmann nicht mehr erlaubte, mit seinem Wagen abzufahren, bevor die Basler Fuhrleute geladen hätten. Schon

[162]) Infolge des damals in Basel herrschenden Futtermangels verlangte die Regierung, daß die Frankfurter Fuhren sich nicht länger als 3 Tage hier aufhielten, widrigenfalls sie auf keine Rückladung rechnen konnten.

[163]) Immerhin waren derzeit in den Stallungen des Gasthofes zum Schnabel nicht weniger als 50 Pferde untergebracht, was gewiß auf einen sehr regen Fuhrverkehr schließen läßt.

im folgenden Jahr hatte die Regierung eine Petition der verbürgerten Fuhrleute entgegen zu nehmen, in der diese den lebhaften Wunsch äußerten, es möchten inskünftig insbesondere die einheimischen Fuhrleute den fremden und nicht verbürgerten vorgezogen werden. Derartigen Wünschen kam die Regierung nur bedingt entgegen; denn ihre Antwort entsprach meist dem Gutachten der Kaufhausinspektion, die alle den Handel und Verkehr berührenden Eingaben auf das sorgfältigste zu überprüfen hatte und gewöhnlich so entschied, wie es dem Interesse der Kaufmannschaft entsprach.

Außer der Konkurrenz zwischen einheimischen und fremden Fuhrleuten galt es derjenigen zwischen Nebenfuhrleuten einerseits und Kehr- und Ordinarifuhrleuten anderseits zu steuern, die sich nicht minder lebhaft gestaltete. — Von einem Normalfall im Fuhrwesen konnte indessen nicht die Rede sein, da je nach dem Verkehrszug bald das Kehr-, bald das Ordinarifuhrwerk vorherrschte; so begegnet uns jenes auf dem westschweizerischen Straßenzug, und dieses auf der Luzerner und Zürcher Route.

Hand in Hand mit der prinzipiellen Erörterung der Konkurrenzkämpfe unter den Fuhrleuten sollen nunmehr auch die soeben erwähnten verkehrstechnischen Fachausdrücke begrifflich festgelegt werden. Diejenigen Fuhrleute, die ihr Gewerbe vollständig frei ausüben, an keine behördliche Konzession gebunden sind und sich weder an regelmäßige Ankunfts- noch Abfahrtszeiten halten, nennen wir *Nebenfuhrleute*. Ihnen wurde gewöhnlich der Transport der nicht sehr wertvollen Waren, wie Reis und Tabak zugewiesen. Sie waren berechtigt, ohne Kaution zu fahren, auf Gefahr der mit ihnen kontrahierenden Kaufleute. Einen Anreiz für den Kaufmann boten die meist sehr niedern Frachtsätze des Nebenfuhrwerks, die durch die scharfe Konkurrenz der Kehr- und Ordinarifuhrwerke bedingt waren.

Im Gegensatz zu den Nebenfuhrleuten hatten sich die sogenannten *Kehrfuhrleute* einer Ordnung zu unterziehen, die das Laden und Abfahren gemäß einer zum voraus bestimmten Reihenfolge — Kehre oder Kehri genannt — festlegte. Die Abfahrt erfolgte demnach turnusgemäß. Kein Fuhrmann durfte laden, bevor nicht sein der Ordnung nach bestimmter Vormann geladen hatte. Wer sich einer derartigen Fuhrordnung unterzog, gehörte ohne weiteres zu den *Kehrfuhrleuten,* die unter sich gewissermaßen eine Handelsgesellschaft ohne fest umrissene Form bildeten, also eine Genossenschaft[164]), die den offensichtlichen Zweck verfolgte, die Konkurrenz auf einer bestimmten

[164]) Vgl. Das schweiz. Obligationenrecht II von Bachmann, G., Goetzinger, F., Siegmund, L. und Zeller, H. Zürich 1915, Art. 678. Anm. 1.

Wegstrecke auszuschalten. Diese Institution war bekannt unter dem Namen *Kehrfuhrwerk* und spielte vor allem auf dem *westschweizerischen Straßenzug,* wo sie um die Mitte des 18. Jahrhunderts *monopolartigen* Charakter annahm, eine hervorragende Rolle. So verfügte beispielsweise 1767 die Basler Kaufhausbehörde, daß diejenigen Fuhrleute, die nicht in der Morseekehre eingeschrieben waren, — die also Nebenfuhrleute waren —, auf die Rückfracht in Morsee verzichten müßten.

Mit Kehrfuhrwerk bezeichnete man außerdem den Warentransport zwischen zwei Städten, wobei bald die Fuhrleute der einen, bald die der andern Stadt den Transport übernahmen. Ein derartiges Abkommen bestand um 1800 zwischen Basel und Schaffhausen. Diese Einrichtung hatte zunächst den großen Nachteil, daß sie nicht, wie das westschweizerische Kehrfuhrwerk an bestimmte Ankunfts- und Abfahrtszeiten gebunden war. Als jedoch die Zeitgebundenheit dieses Kehrfuhrwerks auch auf der Schaffhauserroute in Aufnahme gekommen war, sprach man von einem Ordinari-Kehrfuhrwerk.

Das Wort „ordinari" hängt zweifelsohne mit ordinarius = ordentlich, geregelt, zusammen. So ist die Abfahrt des *Ordinarifuhrwerks,* auch Ordinarifuhr oder einfach Ordinari genannt, an bestimmte Tage gebunden. Der Inhaber dieses Fuhrwerks war meist ein vertrauenswürdiger und kautionsfähiger Mann, der sich verpflichten mußte, gegen Stellung einer angemessenen Bürgschaft alle ihm durch die Beamten der öffentlichen Kaufhäuser übergebenen Waren ohne vorherige Prüfung zu laden, sie den Zollstätten zur Untersuchung zu übergeben und in bestimmter Frist am Empfangsort abzuliefern, mochte es sich nun um eine vollständige oder nur um eine Teilladung handeln. Die Einrichtung des Ordinarifuhrwerks vereinigte mehrere Vorteile. Sie sicherte den Versand der Ware auf einen bestimmten Zeitpunkt, daher auch das Erscheinen dieses Fuhrwerks an bestimmten Wochentagen unterwegs, sodaß Zollbeamte und Wirte, welch' letztere Vorspannpferde lieferten, sich vorbereiten konnten, wodurch die Fuhrleute Zeit gewannen. Endlich waren Kaufleute wie Spediteure sicher, stets bekannte Fuhrleute an der Hand zu haben, was wieder zur Folge hatte, daß die Ordinarifuhrleute viel eher auf Ladung rechnen konnten als die sie oft konkurrenzierenden Nebenfuhrleute. Anderseits waren mit dem Ordinarifuhrwerk auch gewisse Nachteile verbunden. Wir denken vor allem an die Monopolisierung des Fuhrwesens in der Hand eines kapitalkräftigen Unternehmers, eine Gefahr, der wir des öftern begegnen werden. Endlich ist daran zu erinnern, daß der Ordinarifuhrmann mit Vorliebe an alten Gewohnheiten festhielt und daher auch am Fuhrlohn nicht gern rütteln ließ, was zunächst zur Frachtunterbietung durch die

Nebenfuhrleute und schließlich folgerichtig zur Aufhebung des Ordinarifuhrwerks führen mußte.

Damit betreten wir das Gebiet der *freien Konkurrenz,* die jedem Bürger die Ausübung seines Berufes unter bestimmten Bedingungen zusichert, d. h. auf unser Fuhrwesen angewandt, daß alle Fuhrleute vor dem Gesetz gleich sind. Jeder Fuhrmann soll das Recht haben, seine Erwerbskraft frei zu betätigen und mit seinen Berufsgenossen in freien Wettbewerb treten zu können, was so lange nicht der Fall war, als es privilegierte Kehr- und Ordinarifuhrleute gab, die unter dem Schutze des Staates ihr Gewerbe zu einem eigentlichen Monopol auszubauen vermocht hatten.

Die freie Konkurrenz als wirtschaftliches Postulat begegnet uns erstmals 1777. Damals war es Bern, das überzeugend für Freiheit und Konkurrenz in Handel und Verkehr eintrat, weil nämlich seinen Fuhrleuten in Basel mehrmals verboten wurde, Waren nach der Waadt zu laden. Noch überzeugender versuchte Basel zu beweisen, daß die von Bern so sehr gerühmte freie Konkurrenz den unausbleiblichen Ruin der Fuhrleute, den Niedergang des Transitverkehrs und das Emporkommen des Depots von St-Louis, das doch seit 25 Jahren dank der Morseer Kehre so erfolgreich bekämpft worden war, bedeuten würde. Mit Stolz wies die Rheinstadt auf das mit Zürich, Luzern und Schaffhausen gemeinsam organisierte Fuhrwesen, um den Nachweis zu erbringen, daß ein von Staats wegen kontrollierter und geregelter Warenverkehr dem Handel nicht schädlich sein könne. Immerhin willigte Basel ein, wenigstens versuchsweise die Transitgüter durch die zuerst sich darbietenden und abfahrenden Fuhrleute, ohne Unterschied der Herkunft, verladen zu lassen. Bern ließ es dabei nicht bewenden und gelangte schon 1781 mit dem neuen Ansuchen an Basel, man möchte dort den bernischen Kaufleuten gestatten, ihre Waren in Basel durch die ihnen vertraut scheinenden Fuhrleute abholen zu lassen, mögen diese nun Berner oder Basler sein. Auch darauf ging Basel nicht ein.[165])

Doch sollte auf die Weiterentwicklung der freien Konkurrenz, die ja ohne die gleichzeitige Anerkennung der Handels- und Gewerbefreiheit, als deren rechtlicher Grundlage, gar nicht denkbar war, weder Basel noch Bern, sondern vielmehr das Ausland maßgebenden Einfluß gewinnen; und so erhebt sich nun die Frage: Wann und unter welchen Umständen wurde die *Handels- und Gewerbefreiheit* positives Recht, und wie ist sie ideengeschichtlich zu erklären?

Als die Schweiz dem Siegeszug der liberalen Ideen der französischen Revolution nicht mehr zu widerstehen vermocht

[165]) Vgl. S. 105 f.

hatte, fielen ihm, wie so manche althergebrachte Institutionen, auch diejenige der Zünfte zum Opfer; und dennoch suchen wir in der ersten helvetischen Verfassung vergeblich nach einer feierlichen Verkündigung der Handels- und Gewerbefreiheit. Aber die gesetzlichen Einschränkungen der Handel- und Gewerbetreibenden widersprachen von nun an den naturrechtlichen Ideen, die in den helvetischen Verfassungsgrundsätzen niedergelegt waren, so sehr, daß der „Große Rat" dazu gedrängt wurde, mit möglichster Beschleunigung ein Gesetz auszuarbeiten, um das Versäumte nachzuholen.

Am 19. Oktober 1798 wurde das Postulat der völligen Gewerbefreiheit in der helvetischen Einheitsverfassung verwirklicht. „Alle Gewerbe und Zweige der Industrie sollen in Helvetien frei und aller bisherige Zunftzwang soll gegen dieselben aufgehoben sein."[166])

Damit waren die Zünfte als öffentlich rechtliche Körperschaften aufgehoben, als soziale und gesellige Vereinigungen blieben sie jedoch weiter bestehen. Mit welchen Schwierigkeiten sich diese Umwandlung vollzogen hatte, haben wir hier nicht näher zu untersuchen; es genügt uns, darauf hinzuweisen, daß die Handwerker während der ganzen Dauer der Helvetik nichts sehnlicher erhofft hatten, als die Zünfte in ihrem früheren Umfange möglichst bald wieder erstehen zu sehen. Diese Tatsache spricht deutlich genug dafür, daß die Handels- und Gewerbefreiheit nicht auf Schweizerboden gewachsen ist, also nicht etwa aus einem neuen Lebensgefühl, oder aus veränderten Lebensverhältnissen heraus sich folgerichtig entwickeln konnte. Sie ist vielmehr ein Kind der auf den Spitzen der französischen Bajonette der Schweiz aufgenötigten helvetischen Verfassung und läßt sich auf deren Art. 5 zurückführen, der die natürliche Freiheit des Menschen als unveräußerlich erklärte und ihr keine andern Grenzen als die Freiheit jedes andern und gesetzmäßig erwiesene Absichten eines allgemein notwendigen Vorteils zuwies.[167])

In der Schweiz stieß die Einführung der Handels- und Gewerbefreiheit, die aus dem natürlichen Rechte des Menschen auf seine individuelle Freiheit abgeleitet wurde, auf erheblichen Widerspruch, war doch eine Anpassung an die bestehenden Verhältnisse nur unter schweren Widerständen zu erreichen.[168]) So war die Niederlegung der Zunftschranken noch nicht aus-

[166]) AH. Bd. III/195 f.

[167]) Vgl. hierzu Art. 1 Ab. IV der Constitution Française v. 1791 „La liberté consiste à pouvoir faire tout ce qui ne nuit pas à autrui: ainsi l'exercice des droits naturels de chaque homme n'a de bornes que celles qui assurent aux autres membres de la société la jouissance de ces mêmes droits. Ces bornes ne peuvent être déterminées que par la loi."

[168]) Bauer, Hans, S. 52, 70 ff.

reichend, um der Gewerbefreiheit zu einem völligen Siege zu verhelfen. Es bedurfte ferner der Schaffung des helvetischen Bürgerrechts und der damit gleichzeitig erklärten Rechtsgleichheit und Niederlassungsfreiheit, um den freien Wettbewerb zu ermöglichen und die Vorrechte der Bürger tatsächlich zu beseitigen.

Wie haben sich nun die Freiheitsrechte auf unser Fuhrwesen ausgewirkt?

Im allgemeinen ist zu sagen, daß die meisten Abweichungen, die wir als Wirkung der Revolution feststellen können, auf dem westschweizerischen Straßenzug in Erscheinung getreten sind. — Anfänglich wurden den Landleuten, nach damaliger Verteilung der Bevölkerung, statt der bisherigen Hälfte, zwei Drittel und der Stadtbürgerschaft nur ein Drittel am Fuhrwesen eingeräumt.[169]) Als zufolge des eingetretenen Gleichheitssystems jedermann auf das Fuhrwesen Anspruch erhob, wurde die „Einschreibkehr" aufgehoben und einem jeden, sowohl Stadt- als Landbürger freigestellt, zu fahren, sobald er hinlänglich würde Bürgschaft geleistet haben. Die Luzerner wie die Zürcher Ordinarifuhr blieben nach wie vor im Besitz des H. Iselin, der sich allerdings von seiten Zürichs eine Konkurrenzierung seines Fuhrwerks gefallen lassen mußte.

Von einer völlig freien Konkurrenz war aber auch jetzt noch keine Rede, ja, man gewinnt überhaupt den Eindruck, daß sich im Handel und Verkehr nur wenig Neigung zeigt, die Freiheitsrechte der Helvetik zu verwirklichen; daß die zweite helvetische Verfassung vom 25. Mai 1802 keine ausdrückliche Verkündung der Handels- und Gewerbefreiheit vornahm,[170]) ist wohl bezeichnend dafür.

In der Mediationsakte vom 19. Februar 1803[171]) wurde jedem Schweizer das Recht eingeräumt, seinen Wohnsitz in einen andern Kanton zu verlegen und sein Gewerbe daselbst frei auszuüben; eine Bestimmung, die jedoch die einzelnen Kantone nicht hindern konnte, die Gewerbefreiheit in örtlicher Hinsicht neuerdings einzuschränken. So stellte Basel, auf das Drängen der Handwerker, die Zünfte mit Dekret vom 8. Christmonat 1803 wieder her, wobei es allerdings darauf hinwies, daß nunmehr weder von politischen Vorrechten, noch von Regierungsstellen die Rede sein könne, da diese Wiederherstellung der Zünfte vorwiegend administrative, vormundschaftliche und berufliche Angelegenheiten berühre.[172]) Gleichzeitig mußten sich nicht nur alle Kantonsbürger, sondern überhaupt alle Schweizer

[169]) Vgl. unten S. 109.
[170]) A. H. VII/1377 (Art. 13).
[171]) E. A. Rep. 1803—1813 2. Aufl. S. 479, Art. 4.
[172]) Vgl. hierzu Higy, C. Vom Zunftzwang zur Gewerbefreiheit in Basel, Olten 1919, S. 3 ff.

und Franzosen, die in Basel ein Gewerbe oder Handwerk treiben wollten, verpflichten, gegen hinreichenden Befähigungsnachweis eine Zunft anzunehmen.[173]) Noch 1814 beschwerten sich die einheimischen Fuhrleute in Basel, daß, seit dem Abzug der Alliierten, viele Ortsfremde, zu ihrem größten Schaden, ein eigenes Fuhrwerk hielten und den Fuhrmannsberuf ausübten und am 30. März 1815 verteidigte sich die Gartnerzunft gegen den Einwand, die beiden ortsfremden Fuhrleute Caspar Gnehm und Andreas Bollin in die Zunft aufgenommen zu haben, ohne daß diese im Besitz der verlangten Gewerbsbewilligung gewesen wären, mit dem Hinweis, sowohl Gnehm wie Bollin hätten als Schweizerbürger gemäß Art. 4 der Bundesakte das Recht, in jedem Kanton sich niederzulassen und ihr Gewerbe frei zu betreiben.

Hieraus erhellt deutlich, wie sehr sich zu dieser Zeit bundesstaatliche und kantonale Gesetzgebung auf dem Gebiete der Gewerbefreiheit[174]) noch widersprachen. Um so bemerkenswerter ist es, und das verdient hier besonders hervorgehoben zu werden, daß sich in den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts die freie Konkurrenz, in Verbindung mit der den *Fuhrleuten* staatlich zuerkannten Gewerbefreiheit, im Fuhrwesen endgültig durchzusetzen vermocht hatte, obgleich die Freiheit der Gewerbeausübung durch die Bundesverfassung von 1848 noch nicht gewährleistet wurde.[175])

In diesem Zusammenhang sei auch festgestellt, daß im Gesetz betreffend Abänderung der Verhältnisse der zünftigen Handwerke vom 3. April 1855 unter denjenigen, die auch

---

[173]) Bauer, S. 158.

[174]) Die Grundsätze der Handels- und Gewerbefreiheit werden erstmals anerkannt:

In der Verfassung des Kantons Basel vom 28. Februar 1831. § 11. Auch steht jedem Kantonsbürger das Recht zu, sich unter Beobachtung der gesetzlichen Vorschriften, sowohl in der Stadt Basel, als in jeder andern Gemeinde des Kantons niederzulassen und ungehindert gleich den Bürgern derselben jede Art von Beruf oder Gewerbe zu treiben.

In der Staatsverfassung des Kantons Zürich vom 10. 3. 1831. Art. 7. Die Freiheit des Handels und der Gewerbe ist ausdrücklich gewährleistet, soweit sie mit dem Wohl der Gesamtheit und demjenigen der Handel, Gewerbe und Handwerk treibenden Klassen vereinbar ist. In diesem Sinne sollen die Handwerksordnungen beförderlichst durch die Gesetzgebung revidiert werden.

In der schweiz. Bundesverfassung vom 29. Mai 1874. Art. 31. Die Freiheit des Handels und der Gewerbe ist im ganzen Umfange der Eidgenossenschaft gewährleistet.

Näheres s. bei W. Burckhardt, Kommentar der schweiz. Bundesverfassung vom 29. 5. 1874, S. 222 ff. Bern 1931.

Ferner bei Fleiner, Fritz, Schweiz. Bundesstaatsrecht, Tübg. 1923. S. 377 f.

[175]) Burckhardt, W. S. 223 f.

fernerhin berechtigt sein sollen, als solche fortzubestehen, das Handwerk der *Gartner* nicht mehr genannt wurde.

So hatte sich das Fuhrwesen, als ein dem Verkehr dienendes Hilfsgewerbe, nicht nur frühzeitig die Gewerbefreiheit erkämpft, sondern es war ihm auch gelungen, die *zünftigen* Fesseln vier Jahrzehnte vor der, auf Grund der Bundesverfassung von 1874 erfolgten, endgültigen Aufhebung der Zünfte zu sprengen.[176])

3. Fuhrleute.

Bevor wir auf die Fuhrorganisation näher eintreten, wollen wir die im Basler Kaufhaus ein- und ausfahrenden Fuhrleute wenigstens soweit im einzelnen kennen lernen, als die Dürftigkeit der Quellen uns dies gestattet.

Die Fuhrleute, die sich schon zu Beginn unserer Epoche zu Genossenschaften zusammen fanden, um nach einem gemeinsamen Plane ihrem Gewerbe nachzugehen, oder als Einzelunternehmer in Erscheinung traten, gingen sowohl aus der Stadt- wie aus der Landbevölkerung hervor. Wir müssen uns jedoch damit begnügen, einige der tatkräftigsten Vertreter des Fuhrwesens streiflichtartig zu beleuchten; sind es doch immer nur wenige, aus der großen Masse hervortretende, mit Lebensenergie und Tatenlust reich begabte Individuen, die ihrer Zeit ein bestimmtes Gepräge verleihen. Wohl die markanteste Persönlichkeit, die uns unter den Fuhrleuten in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts sowohl in der Morsee- wie in der Zürcher Fuhr entgegentritt, ist der im Jahre 1700 in Basel geborene

Hieronymus Iselin d. Ä.

Seine Eltern waren Johann Ludwig Iselin und dessen erste Gattin Judith à Wengen (gest. vor 1703). Sein Vater war Gürtler und wohnte bis 1714 am Barfüßerplatz. Damals änderte er seinen Beruf, wurde Gastwirt und übernahm 1720 die Wirtschaft zum Sternen in Brugg (Aargau). Als zwanzigjähriger Jüngling zog Hieronymus mit seinem Vater und der Stiefmutter nach Brugg und arbeitete dort als Hosenstricker. Bald lernte er Anna Maria Frölich, die Tochter des Schultheißen Johann Jakob Frölich kennen, mit der er 1723 die Ehe einging. 1724 wurde ihm ein Sohn, Johann Jakob, geboren. Hieronymus war von 1727—1730 Lehensmüller auf der Tiefetmühle bei Brugg und kehrte darauf wieder nach Basel zurück, wo er Güterfuhrmann und Landeigentümer wurde. Als Güterfuhrhalter war er auch Mitglied der Zunft zur Gartnern.

Eine bewundernswerte Willenskraft, verbunden mit großer Menschenkenntnis und organisatorischem Talent waren wohl

[176]) Vgl. K.Bl. 1874, Abt. I. S. 589, Bekanntmachung betr. Aufhebung der Gesetze und Verordnungen über zünftige Handwerke vom 10. Juni 1874.

das kostbarste Gut, das der am 30. Juli 1773 verstorbene Hieronymus Iselin seinem Sohne Johann Jakob als geistiges Erbe hinterließ.

Johann Jakob Iselin.

Kaum zwölfjährig wurde Johann Jakob Iselin von seinen Eltern nach Morges gesandt, wo er achtzehn Monate zubrachte, um die französische Sprache zu erlernen. Bei seiner Rückkehr widmete er sich dem Berufe seines Vaters. Am 23. November 1750 verehelichte er sich mit Verena Ritter, einer Tochter des Joh. Ritter und der Frau Christina geb. Munzinger in Basel. Iselin besaß in Klein-Basel u. a. das Klybeckgut. 1762 gelangte er in den Besitz des Luzerner Ordinarifuhrwerks. Seine Bestrebungen nach Monopolisierung dieser sehr einträglichen Güterfuhr waren von Erfolg begleitet, sicherten sie ihm doch, durch eine geschickte Verbindung mit der Konkurrenz, die beinahe vollständige Alleinherrschaft im zentralschweizerischen Güterverkehr. Im Jahre 1764 wurde er Mitglied des Großen Rates der Stadt Basel. Bald darauf überließ ihm sein Vater die Zürcher Ordinarifuhr. Hochangesehen starb er am 25. September 1794.

Hieronymus Iselin d. J.

Von den beiden Söhnen des Johann Jakob Iselin überlebte nur der am 1. Januar 1755 geborene Hieronymus seinen Vater. Auch Hieronymus mußte schon in früher Jugend das Elternhaus verlassen, um mit der französischen Sprache vertraut zu werden. Er begab sich nach Montbéliard, blieb dort zwei Jahre und kehrte dann nach Basel zurück, um sich den Geschäften seines Vaters zu widmen. 1781 wurde Hieronymus Mitglied des Großen Rates von Basel. Am 7. März 1785 heiratete er Anna Marg. Heß, eine Tochter des Rudolf Heß, Doktor der Arzneikunde und der Anna Marg. geb. Sozin, und nahm Wohnung an der Riehentorstraße beim Obern Rheintor. Schon im folgenden Jahre überließ ihm sein Vater das Luzerner- und 1794 auch das Zürcher Ordinarifuhrwerk. Wie einst seine Vorfahren, so hatte es auch Hieronymus verstanden, sich als Güterfuhrhalter eine einflußreiche, machtvolle Stellung zu erkämpfen und seinem Willen selbst gegenüber der Behörde Geltung zu verschaffen. Zu Beginn des Jahres 1807 wurde er von einer Krankheit befallen, von der er sich nicht wieder erholen sollte. Hieronymus Iselin d. J. starb kinderlos am 26. Juli 1807 im Bade zu Sulzbach, wo er zur Erholung weilte. Bestattet wurde er zu Münster im Gregoriental.[177])

[177]) Vgl. Leichenrede 26. Juli 1807. Vgl. ferner Weiß-Frey, Friedr., Heinrich Iselin von Rosenfeld und sein Geschlecht. Basel 1909, S. 126 ff.

Von den sich im 18. Jahrhundert um den Warentransport nach der Westschweiz bemühenden Fuhrleuten ist vor allem

Martin Bader,

der Meier und Bärenwirt von Langenbruck, beachtenswert. Er hatte es nicht nur verstanden, einen Konflikt der Basler Kaufhausherren mit seiner Konkurrenz geschickt auszunützen, um sich selbst in den Besitz der viel umstrittenen Morseefuhr zu setzen; es ist ihm, was noch viel wichtiger war, auch gelungen, den energischen und weitblickenden Hieronymus Iselin d. Ä., der seit 1737 bereits Zürcher Ordinarifuhrmann war, vom westschweizerischen Verkehr zunächst fern zu halten. Erst nachdem der Konkurrenzkampf Bader—Iselin sich zwei Jahre hingezogen hatte, gelang es endlich Iselin, sich mit seinem Sohne Johann Jakob und einigen andern Basler Bürgern an der Morseefuhr zu beteiligen. Jedoch fuhren alle Morseer Kehrfuhrleute unter dem Namen Martin Baders bis zu dessen Ableben 1785. So war es Bader gelungen, das westschweizerische Fuhrwesen jahrzehntelang auf das nachhaltigste zu beeinflussen, ja zeitweilig sogar vollständig in seine Hand zu bekommen. Ueber das rein Persönliche dieses Mannes wissen wir leider nichts auszusagen, aber es muß eine stark suggestive Wirkung von ihm ausgegangen sein, sonst wäre sein Streben nicht so nachhaltig mit Erfolg gekrönt gewesen.

Alle diejenigen Fuhrleute, die uns auf den verschiedenen Straßenzügen nur vereinzelt begegnen und diejenigen, deren Wirkungskreis weniger stark in Erscheinung tritt, mögen in folgender Zusammenstellung wenigstens statistisch erfaßt werden.

Name	Wohnort	Nebenberuf	nachweisbar	beteiligt an der Fuhr nach:
Ackermann	Lenzburg		1804	
Althaus J.	Höllstein		ca. 1785	Morsee
Bäschlin J.	Schaffhausen		1751	Schaffhausen
Bass	Solothurn		ca. 1740	Solothurn
Baumann	Waldenburg		1791	Neuenburg
Bendit A.	Villeret		1791	„
Bider	Langenbruck		ca. 1753	Solothurn
Bientz J.	Basel	Bärenwirt	1765-1776	Morsee
Bosshard	Zürich	Zinngießer	ca. 1803	Zürich
Brenner J.	Basel		1837	„
Brodbeck	Liestal	Schlüsselwirt	1795	N'bg. u. Soloth.
Brunner J.	Balsthal		1795	Solothurn
„ B.	Mümliswil		1810	„
Bürcklin S.	Zürich		1695	Zürich
Cartier G.	Oensingen		1817	Solothurn

Name	Wohnort	Nebenberuf	nachweisbar	beteiligt an der Fuhr nach:
Dettweiler D.	Langenbruck		1774	Solothurn
„ H.	„		1819	Morsee
„ I.	„		1755	Morsee u. Bern
„ J.	„		1785	„ „ „
Egermann			1762-1768	Luzern
Fäsch B.	Luzern		1714	Schaffhausen
Finninger F.	Basel		1728	
Fischer	„		1776	Morsee
Freihofer H.	Veltheim		1798	Zürich
Frey C.	Sempach		1711	Luzern
Gätterlin			1760	Solothurn
Gass J.	Basel		1727	Zürich
Grattiger M.	Oberdorf		1785	Morsee
Grimm P.			1728	
Gruner B.	Höllstein		1756	„
Haas D.	Waldenburg		1811	Bern
„ U.	„		1785	Morsee
Heggendorn			1767	„
Honegger H.	Basel		1712-1727	Zürich
Hosch H.	„	Kopfwirt	1765-1776	„
Hunziker	Aarau		1804	
Käppelin L.	Sempach		1808	Luzern
Kilchsperger	Zürich		1798	Zürich
Kümmerli G.	Olten		1810	Luzern
Lenggenhager	Flawil		ca. 1770	St. Gallen
Märkten J.	Basel	Rappenwirt	ca. 1730	Luzern
Meyer	Luzern		1823	„
„ H.	Höllstein		1776-1785	Morsee
„ G.	Basel		1830	Neuenburg
Miville A.	„		1807-1837	Zch. u. Luzern
Müller M.	„		1694	Zürich
Regennass H.	Niederdorf		1767	Morsee u. Sol.
Roth C.	Niederbipp		1777	Morsee
„ H. J.	Basel	Kupferschmied	1765	„
„ J.	„		1763	Morsee u. Sch.
SchallbretterH.	Luzern		1777	Luzern
Schellenberg	Kt. Zürich		ca. 1690	Zürich
Schmid	Solothurn		ca. 1740	Solothurn
„ A.	Basel		ca. 1750	Morsee
„ J. A.	„		1734	Schaffhausen
„ J.	„		ca. 1734	„
Schweitzer F.	Oberdorf		1776-1785	„
„ H. J.	„		1776-1785	„
„ H.	Zürich		1803	Zürich
Schwyn J.	Beringen		1830	Schaffhausen
Seiler F.	Basel		1795	„
Senn J.	Liestal	Müller	1814	Bern
Spitteler F.	„		1776-1785	Morsee
Thommen H.	Höllstein		ca. 1760	Solothurn

Name	Wohnort	Nebenberuf	nachweisbar	beteiligt an der Fuhr nach:
Thommen J.	Höllstein		1765-1785	Solothurn
„ J. äl.	„		1765-1785	„
„ J.	Niederdorf		1792-1811	Soloth. u. Bern
Tschopp C.	Waldenburg		1785	Morsee
„ D.	„		1785	Morsee u. Sol.
„ J.	„		1785	Solothurn
„ Joh.	„		1785	„
„ S.	„		1750	„
Weber C.	Sulz		ca. 1690	Zürich
Wieland E.	Basel		ca. 1763	Morsee
Winter	„		1804	Schaffhausen
Wirt	„		ca. 1753	Morsee
Wyl v. P.	Altishofen		1777	Luzern
Zaeslein J.	Basel		ca. 1714	Schaffhausen

4. Fuhrorganisation.

a) Das Kaufhaus und seine wirtschaftliche Funktion.

Das Kaufhaus als Institution verdankt seine Entstehung sowohl dem Bedürfnisse der mittelalterlichen Stadt nach Konzentrierung und Ueberwachung des Warenverkehrs als auch dem Verlangen der Kaufmannschaft nach Sicherung des Kaufmannsgutes vor Diebstahl und Schädigungen aller Art; zudem entsprach es dem Interesse des lokalen Geleitsherrn, der zwar den Kaufhausfrieden gewährte, dafür aber den Kaufhauszwang ausübte.[178])

Das Basler Kaufhaus, 1376—1378 durch die Stadt über dem eingedeckten Birsig erbaut, befand sich zwischen der untern Freien Straße und der Gerbergasse (damals Rindermarkt) und war nach der alten Numerierung mit Freie Straße 1634 bezeichnet.[179]) Hier war der Ort, wo das Auf- und Abladen der Waren stattzufinden hatte. Alle Güter, die zu Wasser und zu Lande in die Stadt kamen, gleichgültig ob sie Einheimischen oder Fremden angehörten, mußten unverzüglich ins Kaufhaus geliefert und dort verzollt werden, mit der Ausnahme jedoch, daß solche Waren, die „ohne höchste Gefahr und Ungelegenheit in ermeldtes Kaufhaus nicht zu liefern wären, an den Zollstätten und an der Schifflände bis zum Eintreffen der Kaufhausbeamten

[178]) Geering, S. 151 ff.

[179]) Als sich in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts der Warenverkehr ständig mehrte, wurde 1846 das neben der Barfüßerkirche *neu* erstellte Kaufhaus bezogen und die Barfüßerkirche selbst als Lagerhaus verwendet.

ohngeändert verharren können."[180]) Hier handelte es sich um diejenigen Waren, die auf dem Wasser ankommend, sogleich von einem Schiff in ein anderes umgeladen werden mußten. Die Kaufhausordnung vom Jahre 1753 gibt uns diejenigen Güter bekannt, die zur Verhütung großer Unzukömmlichkeit vor Privathäusern abgeladen werden können. Es waren dies Lebensmittel, wie Reis und Käse, die Luzerner Fuhrleute auf ihren Weinwagen in die Stadt transportierten; sodann Tabak und Tabakblätter, Wolle, sächsisches Tuch, Eisen, Harz, Hanf, rohe Häute und Pulver. Insbesondere sollte das Schießpulver, welches mit andern Waren ins Kaufhaus kam, darin nicht geduldet und vom Fuhrmann unverzüglich in den Pulverturm gebracht werden. Wer auch immer außerhalb des Kaufhauses Waren in Empfang nahm, war verpflichtet, den Pfundzoll zu bezahlen.[181])

Wer sich erlaubte, Waren statt ins Kaufhaus in ein Wirtshaus oder gar nach seiner Privatwohnung führen zu lassen, dem sollte die Ware nicht nur in Beschlag genommen, sondern es sollte auch der Wirt, oder wer immer der Ware Unterkunft gewährt hatte, mit 50 fl. bestraft werden. Um dergleichen Betrug zu verhüten, hatten die Wachtmeister unter den Toren den Fuhrleuten sogenannte Eingangszettel zu übergeben, die ein Verzeichnis über Gewicht und Gattung der Waren laut Angabe des Fuhrmanns enthalten mußten und später im Kaufhaus vom Bestätter mit Namensunterschrift oder Stempel zu versehen waren. Diese unterzeichneten bzw. gestempelten Eingangszettel waren dem Torzöllner wieder abzuliefern, sobald der Fuhrmann die Stadt verließ. Hatte der Fuhrmann nur Transitgut, so konnte er unter Entrichtung des Durchgangszolles im Kaufhaus, der zu verschiedenen Zeiten in verschiedener Höhe bezogen wurde, die Stadt ohne abzuladen passieren.[182]) War jedoch Basel das Ziel seiner Reise, so hatte er, wie gesagt, ins Kaufhaus zu fahren, wo die Waren abgeladen wurden.

Wir werden im Verlaufe der Untersuchung noch sehen, wie oft das Kaufhaus als Instrument der städtischen Finanzpolitik das Fuhrwesen wesentlich zu beeinflussen vermocht hat.

Wollte der Kaufmann seine Waren nach auswärts versenden, so hatte dies durch Vermittlung des Kaufhauses, der einzigen staatlich anerkannten, monopolartigen Charakter tragenden Verkehrsanstalt zu geschehen.

Der Kaufhauszwang, der ja schon im 18. Jahrhundert nicht mehr restlos durchgeführt werden konnte, stand im zweiten

---

[180]) St. A. B., Bfl. Hoheitsakten und Regalia, I/I, Verordg. vom 19. 9. 1646.

[181]) Der Pfundzoll war ein Wertzoll und betrug vom Pfund Geld 4 Pfennige oder 1 Kreuzer vom Gulden, d. h. $1^2/_3\,\%$. Vgl. hierzu Freivogel, S. 236.

[182]) Siehe Kaufhausordg. v. 1753, 1779 Bf I/1.

Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts vollends in Gefahr, von den Verhältnissen überholt zu werden, hätte doch der starke Andrang der Frachtgüter jetzt unvermeidlich zu einer Ueberfüllung des Kaufhauses und einer erheblichen Verspätung in der Güterbestellung geführt, wenn das Verbot des direkten Abladens vor den Privathäusern noch beachtet worden wäre. Jedoch schritt die Regierung erst 1834 zu dessen Aufhebung, nachdem das Abladen vor den Privathäusern und Magazinen längst zur Gewohnheit geworden war.

Gewiß konnte sich die Kaufhausinstitution trotz der schweren Erschütterung, die sie nun durch Aufhebung des Kaufhauszwanges erleiden mußte, nur dank der mannigfachen Vorteile, die sie den Kauf- und Fuhrleuten in gleicher Weise zu bieten vermocht hatte, noch bis über die Mitte des 19. Jahrhunderts hinaus am Leben erhalten. Wenn sie auch schon durch das Gesetz vom 10. Dezember 1849 ihren obligatorischen Charakter eingebüßt hatte, fiel ihre endgültige Aufhebung doch erst ins Jahr 1863.[183])

b) Das Kaufhaus und seine Einrichtung.

Bereits 1682 wurde in Basel, ähnlich wie 1662 in Zürich und 1678 in St. Gallen, eine eigene Behörde zur Pflege der äußern Handelsbeziehungen eingesetzt.[184]) Sie war ein aus 13 Mitgliedern bestehendes Kollegium und amtete als *kaufmännisches Direktorium,* oft auch unter dem Namen *Direktorium der Kaufmannschaft,* als oberste Verwaltungsbehörde des am 7. Januar 1682 zum Regal erhobenen Postwesens: Daneben versah aber das Direktorium die Funktion einer Handelskammer; denn ihm übergab der Rat die Ausarbeitung von Gutachten über aktuelle wirtschaftspolitische Fragen. So war dem kaufmännischen Direktorium beispielsweise das bei Transportfragen, insbesondere bei Bestimmung der Wagenlasten und Radfelgenbreite zuständige Bauamt unterstellt.

Treten wir nun auf die Organisation des Kaufhauses selbst ein, so begegnet uns als dessen oberste Behörde das *Kollegium* der Kaufhausherren, das seit 1700 aus 2 „Häuptern“,[185]) 2 Kleinräten und einem Großrat bestand. Diese Zusammensetzung änderte sich im Laufe der Jahre wiederholt. Seit 1755 wurde das Kollegium aus 1 Haupt, 3 Klein- und 4 Großräten gebildet. Die Kaufhausherren wurden gelegentlich auch als Vorgesetzte des Kaufhauses und seit 1758 als *Kaufhausdirektorium* — nicht zu verwechseln mit dem kaufmännischen Direktorium –, von

---

[183]) R. P. vom 5. 3. 1862 und Beschluß des Kl. Rates vom 29. 12. 1862.

[184]) Geering, S. 638 f.

[185]) Als Häupter bezeichnete man den alten und den neuen Bürgermeister, sowie den alten und den neuen Oberstzunftmeister.

dem die Kaufhausherren unabhängig waren, bezeichnet. Das Kaufhausdirektorium hatte die Polizei des Kaufhauses, den Bezug des Pfundzolls, Spedition, Lagerung und Heimführung der Güter zu überwachen. An seine Stelle trat ab 25. Februar 1800 das von der Munizipalität erwählte, aus 15 Kaufleuten zusammengesetzte *Handlungskomitee,* das vier Jahre später durch ein aus 7 Mitgliedern bestehendes Kaufhauskollegium — auch Kaufhausinspektion genannt — ersetzt wurde.

Die Unterbehörden oder Beamten des Kaufhauses wurden gebildet aus dem *Kaufhausschreiber,* dem *Gegenschreiber,* den *Bestättern,* den *Spannern,* den *Spedtern,* den *Kaufhausknechten* — seit 1793 *Verordnete zur Fuhrwaage* genannt — und dem *Waagmeister.*

Als Kaufhausverwalter, dem die Schlüssel des Kaufhauses anvertraut wurden und der über den Ein- und Ausgang der Waren Protokoll zu führen hatte, amtete der *Kaufhausschreiber.* Er hatte Sitz und Stimme im Kollegium der Kaufhausherren, hatte die Zölle einzuziehen, darüber Buch zu führen und deren Gegenwert in Anwesenheit der zahlenden Person in einen Kasten oder Geldstock zu legen. Er hatte sich, genau wie auch sein Stellvertreter, der *Gegenschreiber,* jeder geschäftlichen Tätigkeit für private Rechnung zu enthalten und das Geschäftsgeheimnis zu wahren. Erst 1830 wurde an Stelle des Kaufhausschreibers ein alle 6 Jahre wieder wählbarer *Kaufhausverwalter* eingesetzt, der bei Amtsantritt eine Kaution von Fr. 10,000.— zu leisten hatte und gemeinsam mit den Bestättern und den Beamten der Fuhrwage für allen Schaden, den die im Kaufhaus lagernden Güter erleiden konnten, verantwortlich gemacht wurde.

Wollte ein Kommissionär sein Kommissionsgut nach Hause führen lassen, so hatte er dies dem Kaufhausschreiber mitzuteilen und ihm den schuldigen Pfundzoll zu entrichten. Dieser mußte auch für das eigene Gut entrichtet werden, sobald davon etwas verkauft wurde. Auch das Krangeld, auf das wir noch zu sprechen kommen, wurde vom Kaufhausschreiber zugunsten der Stadtkasse bezogen.

Bereits zu Beginn unseres Zeitalters war der Warenverkehr streng gegliedert, nämlich in die deutschen und französischen oder sogenannten niederländischen und in die schweizerischen oder oberländischen Fuhren.[186]) Das Fuhrwerk selbst wurde nach der jeweiligen Verkehrsrichtung benannt; so sprach man in Basel von einer Zürcher und in Zürich von einer Basler

[186]) Mit dem Ausdruck „Fuhren" wird sowohl die Institution des Fuhrwesens, z. B. Morseefuhr, Zürcherfuhr usw. als auch das Fuhrwerk selbst — Kehrfuhr, Ordinarifuhr — bezeichnet.

Fuhr. Das ober- wie das niederländische Fuhrwesen war je zwei die Aufsicht führenden Beamten, die man Güterbestätter oder auch nur *Bestätter* nannte, unterstellt. Einem jeden von ihnen waren die Fuhrleute eines bestimmten Sektors zugeteilt. Die schweizerischen Fuhrleute unterschieden sich von den ausländischen dadurch, daß sie unter der Aufsicht ihrer Kaufhausdirektorien standen, daß sie ferner für die Sicherheit des ihnen anvertrauten Gutes angemessene Bürgschaft stellen und überdies in bezug auf Frachtbestimmungen sich dem gemeinschaftlichen Entscheid der genannten Behörden unterziehen mußten.

Sobald das Gut versandbereit war, stand es dem Kaufmann frei, sich mit einem beliebigen Fuhrmann über die Fracht zu verständigen. Sofern jedoch die Waren den Bestättern zum Versand übergeben wurden, kam es diesen zu, für die Fuhrleute besorgt zu sein. Die Bestätter hatten sich aber hinsichtlich der Fuhrleute der Unparteilichkeit zu befleißen und dafür zu sorgen, daß dem zuerst ankommenden auch zuerst geladen wird; auch war es ihnen strengstens verboten, Güter für eigene Rechnung von Fremden anzunehmen, die Frachtsätze der Fuhrleute steigern zu helfen oder mit ausländischen Zöllnern in Korrespondenz zu treten. Die Frachtsätze hatten die Fuhrleute unter sich und nicht mit Zustimmung der Bestätter festzusetzen, jedoch befaßten sich diese, einer eingetretenen Gewohnheit entsprechend, mit der Ermittlung der Frachtpreise zwischen Kaufmannschaft und Fuhrleuten.[187]) Die Bestätter mußten sich auch der Spedition auf eigene Rechnung enthalten, ebensowenig durften sie Güter an ihre Anschrift senden lassen, um sie weiter zu befördern. Als Aufsichtsbehörde waren sie verantwortlich für die im Kaufhaus irrtümlich verladenen oder abhanden gekommenen Güter. Bei sehr großem Güterandrang im Kaufhaus waren die Bestätter berechtigt, Gehilfen, sogenannte Unterbestätter, einzustellen. Dem Bestätter lag ferner ob, nicht nur jede Wagenladung einzeln im Fuhrbüchlein zu registrieren, sondern auch ein Kontobuch zu führen, worin jedem Fuhrmann eine Rechnung zu eröffnen war über Frachten, Frankaturen, Spesen, Bestätterlohn usw.

Nachdem der Frachtpreis zwischen den Fuhr- und Kaufleuten entweder direkt oder durch Vermittlung der Bestätter vereinbart, das Versandgut gewogen und registriert, der Frachtbrief vom Bestätter ausgestellt und dem Fuhrmann übergeben worden war, stand der Verladung nichts mehr im Wege.

Wenn anderseits ein Fuhrmann mit seinem beladenen Güterwagen im Kaufhaus eintraf, übergab er zunächst seine Frachtbriefe dem Bestätter, der sie mit Zeichen, Nummer, Gewicht,

[187]) Vgl. St. A. Sch., Ordnung und Eid der Bestätter zu Basel vom 28. Mai 1735.

Warengattung und Name des Empfängers ins Eingangsbuch einzutragen hatte. War das Abladen der Güter beendigt, lag es wiederum dem Bestätter ob, die Fracht auszurechnen, sie auf dem Frachtbrief zu notieren, im Frachtenbuch einzutragen, die Frachtbriefe ungesäumt den Kaufleuten zuzustellen und, sofern es die Fuhrleute nicht vorzogen, die Fracht selbst einzuziehen, den Einzug für ihre Rechnung zu besorgen. Ergab sich beim Abladen, daß ein oder mehrere Frachtstücke beschädigt waren, so hatte der Bestätter die Eigentümer hierüber zu benachrichtigen.

Das Aufladen der Waren vollzog sich mit Hilfe der *Spedter*[188]) *und Spanner,* unter Leitung des Spannermeisters und erforderte nicht geringe Sachkenntnis und Uebung, mußten doch oft Fässer, Kisten, Körbe, Warenballen und zerbrechliche Korbflaschen auf ein und denselben Wagen geladen werden.[189]) Die Fuhrleute gingen aber mit den Waren schon deshalb sehr vorsichtig um, weil sie für jedweglichen Schaden aufkommen mußten.[190]) Auf den sehr stark gebauten Lastwagen wurden die Waren derart angeordnet, daß die kostbaren, wie Seide, Gewürze, Kaffee usw. die Mitte innehatten und von weniger kostbaren, wie Tuch, Leinwand, Indiennes, die ein größeres Volumen beanspruchten, umgeben waren. War das Fuhrwerk geladen, so galt es, die Waren vor Wind und Wetter und nicht zuletzt vor Diebstahl zu schützen. Sie wurden deshalb mit einer dicken Lage Stroh überdeckt und schließlich wurde das Ganze mit einer Blache von Leinwand oder Leder überzogen, und mit Hanfseilen, zuweilen auch mit eisernen Ketten derart fest zusammen gehalten, daß Wagen und Ladung als einheitliches Stück erschienen. In solch vorzüglicher Umhüllung, in der die Ware gegen Nässe und sonstige Unbill der Witterung geschützt war, konnte ein Fuhrwerk sogar zu Fall kommen, ohne daß die Ladung ernstlich beschädigt wurde. Es gelang nicht selten, den mit Seil und Ketten fest umspannten Wagen als Ganzes wieder aufzurichten.

Die vom Fuhrmann zu entrichtenden *Aufladgebühren*[191]) waren folgende:

---

[188]) Wohl zu unterscheiden von den Spedtern sind die Speditoren, die gleichzusetzen sind unsern heutigen durchaus *privaten* Speditoren; sie waren also keineswegs Beamte des Kaufhauses wie die Spedter. Sie übernahmen auf eigene Verantwortung, aber auf fremde Rechnung die Versendung oder Weitersendung von Gütern. Zweifelsohne sind aber in den Spedtern die frühesten Vertreter des Speditorengewerbes zu erblicken.

[189]) Bernoulli, A. Aufzeichnungen über das alte Basler Kaufhaus 1898 (handschriftlich) St. A. B.

[190]) Handel und Gewerbe T 3.

[191]) Vgl. Kaufhausprotokolle N 6,2/168, ferner den Brief des Kaufhausschreibers Merian v. 11. 11. 1826. H. & G. A 1.

	1745		1826	
Wagenzoll per Ztr.		3 d.		1.5 Rp.
„ „ Wagen		1 ß		6 „
dem Bestätter per Wagen	1 fl.		per Ztr.	3.5 „
(nach Morsee)	2 fl.			
den Spannern per Wagen	1 fl.		„ „	7.5 „
„ „ „ „ Weingeld	5 bz.			
bei d. Fuhrwage für den Wagzettel	5.5 ß			

Nach vollzogener Ladung hatte der Fuhrmann dem Bestätter Aufladgebühren und Wagenzoll zu vergüten; er bezog anderseits von diesem eine Ladkarte und einen Ausgangszettel für die gesamte Ladung, den letzteren zuhanden des Torzöllners. Von diesen Vorschriften waren jedoch Ladungen von 5 und unter 5 Ztr. ausgeschlossen.

Wie das Auf- so vollzog sich auch das Abladen durch die Spanner. Sobald das Kaufmannsgut durch die Verordneten zur Fuhrwaage abgewogen war, hatten diese dem Kaufhausschreiber mitzuteilen, ob es sich um fremdes oder eigenes Gut handelte. Das eigene Gut wurde dann durch die *Spedter* dem Eigentümer zugestellt, das fremde oder Kommissionsgut im Kaufhaus gelagert und Ankunftstag sowie Zugehörigkeit der Ware wurden im Lagerbuch aufgezeichnet.

Die vom Fuhrmann zu entrichtenden *Abladgebühren*[192]) waren folgende:

	1745		1826	
Wagenzoll per Ztr.		3 d.		1.5 Rp.
„ „ Wagen	1 ß			6 „
dem Bestätter per Wagen		6 bz.	per Ztr.	3.5 „
den Spannern „ „		6 „	„ „	3 „
„ „ „ „ Weingeld		5 „		

Der Wagenzoll wurde vom Fuhrmann als ganz besonders lästig empfunden, weil er diesen nämlich, bei kurzem Aufenthalt im Kaufhaus, doppelt, d. h. beim Ein- und Ausgang, bezahlen mußte, währenddem der transitierende Fuhrmann überhaupt keinen Wagenzoll zu entrichten hatte. Seit 1830 wurde dann wenigstens der auf dem Gewicht erhobene Wagenzoll auf 1 Rp. p. Ztr. ermäßigt.

War das Kaufmannsgut abgeladen, so stand es im Kaufhaus zur Verfügung des Empfängers. Nach einer Verordnung von 1693 stand es den Kaufleuten noch frei, das für ihre Rechnung im Kaufhaus lagernde Gut nach Belieben abholen oder lagern zu lassen. Ein Lagergeld von 1 d. pro Woche und Ztr. mußte erst von der fünften Woche an entrichtet werden. Die Lagerfrist wurde dann 1779 auf 4 Wochen eingeschränkt. Nach Ablauf

[192]) Siehe Anm. 191.

dieser Frist mußten die fremden Güter den Speditoren ausgehändigt werden. Das für Basel bestimmte Gut durfte nicht länger als 8 Tage im Kaufhaus lagern; alsdann wurde es den Bürgern durch die Spedter zugestellt. Wurden die Waren unmittelbar durch den Fuhrmann vor die Magazine geführt, so vollzog sich das Abladen wie im Kaufhaus nur durch die Spanner und ihre Taglöhner gegen Entrichtung der Spannergebühr zu Lasten des Fuhrmanns. Nur wenn die Spanner sich innert einer Stunde nicht einstellten, stand es dem Fuhrmann frei, sich anderer Hilfe zu bedienen. In diesem Fall war auch die Spannergebühr hinfällig.

Alle im Kaufhaus ein- und ausgehenden Waren mußten auf der *Fuhrwaage* abgewogen werden. Die Stadt übte den Waagzwang aus. Die Waaggebühr betrug 6, vom Reis 3 Rp. vom Ztr. Der Spedter erhob von jedem einzeln abgewogenen Stück unter 2 Ztr. ebenfalls eine Gebühr von 5 Rp., von größeren Sendungen 2½ Rp. per Ztr. Zu den Waaggebühren zählte ferner das Krangeld. Es betrug 1 Rp. vom Ztr. beim Ein- und Ausgang der Waren.

Handelte es sich darum, bei den Handelsfirmen ein oder mehrere Wagenladungen Versandgut in Empfang zu nehmen, so veranlaßten die *„drei Verordneten zur Fuhrwaage"* — auch *Fuhrbeamte* genannt — den Abtransport mit dem Kaufhauswägelin, wofür sie eine Gebühr von 4 Rp. per Ztr., das sogenannte *Wägelingeld* zu beziehen berechtigt waren. Diese Gebühr mußte auch dann entrichtet werden, wenn das Gut unmittelbar durch den Fuhrmann vor den Magazinen aufgeladen wurde. Obwohl das direkte Auf- und Abladen der Waren vor Privathäusern und Magazinen bis 1834 verboten war, nahm es die Behörde mit dem stets häufiger werdenden Ueberschreiten dieses Verbotes im 19. Jahrhundert nicht mehr allzu genau. Sie begnügte sich in solchen Fällen mit der Entrichtung des Wägelingeldes.[193]) Endlich hatten die Fuhrbeamten auf einer dem Bestätter zuhanden des Fuhrmanns einzureichenden Ladkarte Anzahl, Warenzeichen, Nummer und Gewicht der Waren bekannt zu geben. Die Fuhrbeamten hatten die Aufsicht über das von ihnen registrierte Kaufmannsgut bis zu dessen Auslieferung an die Empfänger.

c) Das Transitwesen.

Wir begleiten nun den Fuhrmann von den Toren Basels bis zum Warenempfänger, um festzustellen, inwiefern die Güterbeförderung durch zahlreiche Finanzmaßnahmen erschwert und verteuert wurde und wie sie sich anderseits auf die Anwohner

[193]) Die erwähnten Waaggebühren beziehen sich auf die 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts. Für das 18. Jahrhundert vgl. die Kaufhausordg. von 1753 und 1779 in Hoheitsakten und Regalia Bf 1/I.

der Verkehrsstraße wirtschaftlich auszuwirken vermochte. Dieser doppelten Aufgabe denken wir am ehesten gerecht zu werden durch Besprechung einiger Frachtberechnungen. Wir wählen die Beispiele aus dem 19. Jahrhundert und beginnen mit der westschweizerischen Route. Unser Gewährsmann berechnete im Oktober 1819 die Fracht für 52 Ztr. gewöhnliches Kaufmannsgut von Basel bis Lausanne wie folgt:

Einzelaufführung:	Fr. (alte Währg.)
Zölle und Aufladgebühren in Basel	8.8.—
Lizenzgeld von Basel—Langenbruck für jede Ladung, die 40 Ztr. übersteigt, 2 bz. v. Ztr.	2.4.—
Zoll und Lizenz bei Balsthal	2.-.—
„ „ „ in Dürrmühle	6.5.—
„ „ „ „ Solothurn	1.4.—
„ „ „ „ Büren	2.2.—
„ „ „ „ Murten	4.5.—
„ „ „ „ Faoug	2.-.—
„ „ „ „ Corcelle	6.7.5
„ „ „ „ Moudon	2.3.—
„ „ „ „ Lausanne	2.2.5
5 Mietpferde am Hauenstein	5.5.—
2 „ „ Hübelin bei Langenbruck	1.-.—
2 „ von Solothurn nach Büren	3.-.—
2 „ „ Büren zur Anhöhe	3.6.—
2 „ „ Kerzers nach Murten	3.-.—
2 „ in Avenches	3.-.—
2 „ von Moudon bis Lausanne	5.-.—
13 Nächte Verpflegung à 75 bz.	97.5.—
12 Tage Verpflegung à 37 bz.	44.4.—
Trunk und Trinkgelder für Miet-, Stall- und Fuhrk.	6.-.—
Abladkosten in Lausanne à 1 bz. per Ztr.[194])	4.5.—
8 neue Hufeisen à 7 bz. per Hufeisen	5.6.—
Karrenschmiere, Stroh, Seiler, Sattler, Wagner, Schmiede, Reparationskosten	21.-.—
Total	Fr. 244.2.—

Bei obiger Berechnung wird vorausgesetzt, die Landstraßen seien in gutem Stande; denn bei schlechter Witterung müßten entsprechend mehr Mietpferde genommen werden. Um lediglich seine Auslagen decken zu können, hätte somit unser Fuhrmann den Frachtpreis auf mindestens 46 bz. per Ztr. festsetzen müssen. Es gelang ihm aber nicht, die Ladung zu erhalten; denn gleichzeitig anerbot sich ein Konkurrent, um 40

[194]) 7 Ztr. hatte der Fuhrmann offenbar schon unterwegs abgeladen.

bz. per Ztr. von Basel bis Ouchy zu fahren. Ein derartig scharfer Tarifkampf war dem damals auf der westschweizerischen Route in Aufnahme gelangten Eilfuhrwerk zuzuschreiben, eine Einrichtung, die es ermöglichte, den Frachtsatz von Basel bis Vevey auf 40 bz. herabzusetzen.[195])

Gab der Warentransport einerseits dem Staat, dem Besitzer der Verkehrswege, Anlaß zur Erhebung zahlreicher Zölle, Weg- und Lizenzgelder, so erschloß er anderseits der Bevölkerung mannigfache Verdienstquellen; denken wir nur an die Bereitstellung der Miet- und Vorspannpferde,[196]) an die Gasthäuser und an die zahlreichen Gewerbe in den von der Landstraße durchzogenen Siedlungen. Wie sehr alle diese Verkehrsinstitutionen mit dem Gedeih und Verderben des Fuhrwesens zusammenhingen, zeigt aufs deutlichste eine 1816 von den Wirten und Handwerkern des Waldenburger Amtes an den Basler Rat erlassene Bittschrift, die den Beweis zu erbringen suchte, daß die am obern Hauenstein, zum Teil aus Anlaß der hier durchgehenden Kaufmannsgüter, erstellten Tavernenwirtshäuser durch das neu errichtete Geschwindfuhrwerk[197]) erheblich geschädigt würden. Der Rat wurde ersucht, zu veranlassen, daß die Kaufmannsgüter auch fernerhin auf die seit hundert Jahren übliche Weise transportiert werden. Die Bittsteller waren u. a.: Die Wirte zum Engel, zum Stab und zur Sonne in Liestal, der Badwirt in Oberdorf, der Löwen- und Schlüsselwirt in Waldenburg. Ferner Schmiede, Sattler, Seiler und Metzger in Liestal, Höllstein, Waldenburg und Langenbruck.

Auch die folgende Berechnung datiert aus dem Jahre 1819 und betrifft die Fracht für 60 Ztr. gewöhnliches Gut, das auf der zentralschweizerischen Verkehrslinie von Basel nach Luzern gesandt werden sollte.

Die Auslagen des Fuhrmanns setzen sich zusammen aus:

Auflad in Basel, Bestätter, Spanner usw.	Fr. 7.5.—
Lizenzgeld für 20 Ztr. Uebergewicht à 2 bz. per Ztr.	4.-.—
Weggeld bis Läufelfingen, 6 Pferde à 3 bz.	1.8.—
Torgeld	—.4.—
Vorspann von Buckten bis Hauenstein, 8 Pferde à 10 bz. samt Trinkgeld	8.-.—
Spanngeld in Hauenstein	—.3.—
Zoll in Trimbach 1½ kr. per Ztr. und 5 kr. Weggeld per Wagen	2.4.—
Uebertrag	Fr. 24.4.—

[195]) Vgl. unten S. 110.

[196]) 1770 zählte man in Waldenburg 57 und in Langenbruck 39 Pferde. Vgl. St. A. B., Volkszählung, A 1—2.

[197]) Es betrifft dies das von Pachoud und Preiswerk errichtete Geschwindefuhrwerk, s. unten S. 111.

Uebertrag	Fr. 24.4.—
Zoll in Olten	2.4.—
Spanngeld in Olten	—.4.—
Zoll in Aarburg 3 kr. p. Ztr. und 5 kr. p. Wagen Weggeld	4.6.—
Vorspann von Dagmersellen bis Kuntwilerhöhe, 3 Pferde à 13 bz. samt Trinkgeld	3.9.—
Zoll in Reiden	4.6.—
Zoll in Sursee, Seehäusle und Luzern	8.-.—
Ablad in Luzern, Bestätter ½ bz. per Ztr., ferner Sackträger und Taglöhner	8.-.—
Zehrung für Knecht und 6 Pferde in 3½ Tagen	53.-.—
Total	Fr. 109.3.—

Was uns bei dieser Berechnung besonders auffällt, ist die sehr hohe fiskalische Belastung, betragen doch Zölle und Lizenzgelder nicht weniger als 25,9% der Gesamtspesen, gegenüber 14% bei der Lausanner Route. Diese eigenartige Erscheinung sei hier einstweilen nur festgestellt; sie wird uns später noch beschäftigen.[198])

Am untern Hauenstein kommt die wirtschaftliche Auswirkung des Fuhrwesens vor allem in Buckten und Läufelfingen stark zur Geltung. So treffen wir in Buckten neben zwei Gasthäusern alle diejenigen Handwerker, die für das Fuhrgewerbe in besonderem Maße in Betracht kommen. In Läufelfingen befinden sich mehrere Schmiede, Wagner und Sattler, die, ebenso wie der Gastwirt zur Sonne, ihr blühendes Gewerbe dem regen Transitverkehr zu verdanken haben.[199]) Daneben ergab sich für die Einwohner der genannten Orte, ebenso wie für diejenigen von Trimbach, auf der Südseite des Passes, eine nicht zu verachtende Verdienstquelle aus der mietweisen Abgabe von Vorspannpferden.

Endlich diene unserer Untersuchung noch ein Beispiel aus dem Jahre 1829, demzufolge die Fracht für eine vierspännige Fuhr mit 60 Ztr. „vermischten" Gutes für die Strecke *Basel—Zürich* wie folgt errechnet wurde:

Gebühren im Kanton Basel

Kantonaler Zoll, à 15 Rp. per Ztr.	Fr. 9.—
Krangeld, à 2 Rp. per Ztr.	„ 1.20
Provision des Speditors[200]), à 15 Rp. per Ztr.	„ 9.—
Zu Lasten des Empfängers	Fr. 19.20

198) Vgl. unten S. 96 und S. 99.
199) Vgl. Bruckner, S. 1340 und S. 1364.
200) Das Speditorengewerbe kam namentlich seit den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts stark in Aufnahme. Vgl. unten S. 113, 119.

	Uebertrag		Fr. 19.20
Auflad in Basel, Wagenzoll, Bestätter und Spannergebühren	Fr.	7.50	
Zoll am St. Albantor und Weggeld bis zur aargauischen Grenze	„	—.55	
Gebühren im Kanton Aargau:			
Kantonaler Zoll nach der Mitteltaxe	„	9.—	
Landzoll nach folgendem Detail:			
In Rheinfelden, Brückengeld[201]), 5 kr. p. Pf.	„	—.50	
Weggeld, 1 kr. per Ztr.	„	1.50	
„ Frick, Geleitszoll[202]), 2 Rp. per Ztr.	„	1.20	
„ Brugg, Stadtzoll, 5 Rp. per Ztr.	„	3.—	
„ Fahr-Windisch, Brückenzoll, 15 Rp. p. Pf.	„	—.60	
„ Baden, Stadtzoll, 1.5 β per Ztr.	„	3.60	
Weggeld, 6.5 β per Pf.	„	1.04	
Gebühren im Kanton Zürich:			
In Dietikon, Brückengeld, 1.5 β per Pf.	„	—.24	
„ Zürich, Ablad, Spanner und Bestätterlohn, 10 Rp. per Ztr.	„	6.—	
Zu Lasten des Fuhrmanns	Fr.	34.73	
Vorspanngelder	„	9.—	
Reine Fracht von Basel nach Zürich[203])	„	52.27	„ 96.—
	Gesamtkosten		Fr. 115.20

Der Frachtsatz käme demnach auf 19 bz. per Ztr. zu stehen.

Noch schwerer als auf der Luzerner lasteten auf der Zürcher Route die Zölle, Lizenz- und Weggelder, betrugen sie doch nicht weniger als 27,3% der Gesamtspesen. Anderseits hatte der Fuhrmann am Bözberg, dem niedrigsten für uns in Betracht fallenden Juraübergang, verhältnismäßig geringe Vorspannkosten. Dabei ist zu berücksichtigen, daß sich die Verhältnisse seit der 1777 vorgenommenen Verbesserung der Bözbergstraße hier wesentlich zugunsten des Fuhrmanns und zu-

[201]) Das Brückengeld in Rheinfelden mußte auch von den über Augst fahrenden, also die Rheinbrücke nicht benützenden Fuhrleuten bezahlt werden. Diese eigenartige, noch aus der Zollordnung für die vorderösterreichischen Lande vom 16. Sept. 1733 übernommene Bestimmung verfolgte die Absicht, die rechtsrheinische, über Grenzach führende Straße der linksrheinischen gleichzustellen.

[202]) Die Zollstätte Frick wurde bei Einführung der Zollverordnung vom 11. Juni 1834 aufgehoben. Vgl. Huber, Albert, Die Entwicklung des eidg. Zollwesens vom Beginn der ersten Tarife bis zur Bundesverfassung des Jahres 1848. Diss. Bern 1890, S. 148 f.

[203]) Hieraus waren die Zehrungskosten für den Fuhrmann und die Pferde, sowie allfällige Wagner-, Sattler- und Schmiedekosten zu bestreiten.

ungunsten der Paßanwohner geändert hatten, wurde doch damals die maximale Steigung auf der Nordwestrampe des Passes von 20 auf 10% herabgesetzt, wodurch der den Einwohnern von Bözen und Effingen durch die Abgabe von Mietpferden[204]) zukommende Verdienst eine erhebliche Einbuße erleiden mußte.

Ebenso wie an den beiden Hauensteinpässen blühte auch am Bözberg das Gastgewerbe. Schon 1770 standen drei Herbergen zwischen Hornussen und der Paßhöhe, eine in Bözen, eine in Effingen und die dritte auf dem alten Stalden.[205]) Ein jedes dieser Gasthäuser war mit einer geräumigen Stallung versehen, beteiligten sich doch die Wirte selbst am Fuhrgewerbe durch mietweise Abgabe ihrer eigenen Pferde.

Nun läßt sich zwar der Einwand nicht von der Hand weisen, daß wir zur Untersuchung der Frachtspesen nur Beispiele aus dem 19. Jahrhundert herangezogen haben, und es erhebt sich die Frage nach dem Stand der Frachtspesen zu Beginn unserer Epoche, in der aber Zölle, Weg- und Brückengelder im wesentlichen an denselben Stellen erhoben worden sind, wie im 17. und 18. Jahrhundert; mag auch da und dort eine Zollstelle weggefallen, die eine oder andere hinzugekommen sein, so erlitt doch die Fuhrorganisation als solche durch derartige Veränderungen formeller Natur kaum eine wesentliche Beeinflussung. Angesichts dieser Tatsache erachten wir es auch für unfruchtbar, etwa die Spesen des Fuhrmanns um 1700 mit denjenigen um 1850 zu vergleichen, würde uns doch dieser Vergleich weder auf sozial- noch auf wirtschaftspolitische Fragen eine befriedigende Antwort erteilen können, solange wir nicht die Kaufkraft des Geldes für die uns interessierenden Zeitabschnitte festgestellt hätten. Auf eine derartige Untersuchung können wir hier aber nicht eingehen, weil sie die unserer Arbeit gezogenen Grenzen weit überschreiten würde.

Wir haben nun die Fuhrorganisation in ihren wesentlichen Zügen und auch das Zustandekommen einiger Frachtsätze für die wichtigsten Verkehrslinien kennen gelernt. Eine Frage aber blieb bis jetzt noch unbeantwortet. Wie verhielten sich die Frachtsätze oder Tarife der einzelnen Straßenzüge zueinander? Zunächst müssen wir vorausschicken, daß die Frachtsätze immer per Ztr. berechnet wurden und sich verschieden gestalteten, je nachdem es sich um feines, gewöhnliches oder gemischtes Gut handelte. Wir haben oben wiederholt auf die auffallend hohe fiskalische Belastung der Frachtspesen hingewiesen. Bringen wir diese Tatsache in Beziehung mit der Verkehrsstrecke, so wird sich zeigen, ob wir es für unsere Verkehrslinien mit einem reinen Entfernungstarif — bei dem die Streckenfracht

[204]) Vgl. oben S. 7.

[205]) Vgl. hierzu: Keller, J. in: Vom Jura zum Schwarzwald, Aarau 1884, I/274.

in demselben Verhältnis wie die Entfernung wächst —, oder mit einem Staffeltarif — bei dem die Einheiten mit der wachsenden Entfernung sich ändern —, oder aber mit keinem der beiden erwähnten Tarife zu tun haben.

Die nachfolgende Statistik möge das Wesen einiger Frachtsätze der wichtigsten Verkehrszüge veranschaulichen. Die Zahlen in den Kolonnen 3—12 bedeuten Rp. per Ztr. bzw. Ztrkm.

		1750		1827				1835			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Strecke	km	Ztr.	Zkm.	Ztr.	Zkm.	Ztr.	Zkm.	Ztr.	Zkm.	Ztr.	Zkm.
		gem.	Gut	feines	Gut	gew.	Gut	feines	Gut	gew.	Gut
Basel—Zch.	84	240	2.85	190	2.26	180	2.14	160	1.90	140	1.66
„ Luzern	97			200	2.06	180	1.85	180	1.85	140	1.44
„ Wterth.	99			220	2.22	210	2.12	210	2.12	170	1.71
„ Neuch.	118			240	2.03	230	1.94	200	1.69	170	1.44
„ St. Gall.	164			340	2.07	320	1.95	320	1.95	300	1.82
„ Laus.	183			320	1.75	310	1.69	300	1.63	270	1.47
„ Morges	195	360	1.85	350	1.79	320	1.74	340	1.74	300	1.53
„ Vevey	202			330	1.63	320	1.58	300	1.48	280	1.38

Zur Kenntnis der tatsächlichen Verhältnisse im Tarifwesen genügt es nicht, die absoluten Frachtsätze miteinander zu vergleichen. Diese geben uns nur Aufschluß über den Beförderungspreis der Gewichtseinheit, sagen aber nichts aus über die der einzelnen Strecke zukommende Beförderungsleistung. Um die Entstehung der Frachtsätze klarzulegen, haben wir oben drei detaillierte Frachtberechnungen angeführt, aus denen die verschiedenartigen, den Frachtsatz bildenden Betriebskosten zu ersehen sind. Wollen wir aber Einblick gewinnen in die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Beförderungsstrecken, so erscheint es angebracht, einen neuen aus Gewicht und Streckeneinheit kombinierten Tarif zu ermitteln. Es ist dies der in Kolonne 4, 6, 8, 10 und 12 errechnete Streckensatz pro Zkm. Da ergibt sich nun schon 1750 die auffallende Tatsache, daß der auf den Einheitssatz per Zkm. berechnete Tarif für die ostschweizerische Route Basel—Zürich um 1 Rp. höher zu stehen kommt, als derjenige für die mehr als doppelt solange Strecke Basel—Morges, obgleich der absolute Tarif der genannten Strecken sich verhält wie 2:3. Beobachten wir dieselben Verkehrsstrecken in den Jahren 1827 und 1835, so läßt sich auch hier der sinkende Einheitssatz bei zunehmender Entfernung einwandfrei nachweisen. Dasselbe gilt für die Entfernungen Basel—Zürich und Basel—Luzern.

Fragen wir nach der Verkehrsstrecke mit der günstigsten Tarifbildung, so wäre zweifelsohne die west- vor der zentralschweizerischen und diese wiederum vor der ostschweizerischen

Route zu nennen. Dies erweckt den Anschein, als hätte die 1820 in Basel ins Leben gerufene Frachtregulierungskommission, deren Tariftabellen wir unsere Frachtsätze für die Jahre 1827 und 1835 entnommen haben, den Grundsatz des Entfernungstarifs mit fallender Staffel[206]) auf alle Schweizerfrachtsätze angewandt. Das war nun keineswegs der Fall, denn die erwähnte Kommission, die jeweils die Maximalfrachtsätze für das Sommer- und Winterhalbjahr festzusetzen hatte, richtete sich nach den jeweiligen Verhältnissen auf dem Lebens- und Futtermittelmarkt und ließ anderseits auch etwaige Beschwerden der Fuhrleute nicht unberücksichtigt. Gegen die Absicht, einen Staffeltarif aufzustellen, sprechen auch einige Ausnahmen unserer Tabelle. Man vergleiche beispielsweise die Einheitssätze der Strecken *Basel—Luzern* und *Basel—Winterthur,* ferner diejenigen von *Basel—Lausanne* und *Basel—Morges* und man wird leicht einsehen, daß von einem einheitlichen Tarif mit fallender Staffel keine Rede sein kann. Wenn nun aber, wie wir feststellen konnten, die fallende Staffel bei der zentral- und westschweizerischen Verkehrslinie einwandfrei nachzuweisen ist, so beruht diese Erscheinung nicht auf der Absicht der Frachtregulierungskommission, sondern sie ergibt sich sozusagen zwangsläufig aus der fiskalischen Belastung der genannten Verkehrslinien; denn die Zölle, Lizenz, Weg- und Brückengelder, die nach dem Gewicht und pro Pferd erhoben werden, und einen wesentlichen Bestandteil der festen Unkosten des Fuhrmanns ausmachen, verhalten sich im allgemeinen umgekehrt proportional zur Entfernung und stehen somit zweifelsohne in ursächlichem Zusammenhang mit dem fallenden Staffeltarif. Bewußte Anwendung eines bestimmten Tarifsystems hat aber entschieden nicht stattgefunden. Maßgebend für die Bildung der Tarife waren schon für die Fuhrleute und später für die Frachtregulierungskommission neben den festen Unkosten vor allem die Lebensmittel- und Futterpreise, die in Abhängigkeit von Jahreszeit und politischen Verhältnissen starken Schwankungen unterworfen waren und deshalb viel zur häufigen Veränderung der Frachtsätze beigetragen haben.

B. Die Transportorganisation auf den einzelnen Strassen.

1. Der westschweizerische Straßenzug.

a) Die Waadtländer Fuhr.

Wir haben schon früher mehrmals der wichtigen Verkehrsader gedacht, die sich, der großen schweizerischen Synklinale anpassend, vom Boden- bis zum Genfersee erstreckt. In diesem

[206]) Vgl. Moormann, K. Leitfaden für den Verkehrsdienst, Berlin 1926, S. 18.

Zusammenhang sei nochmals auf die kaum zu überschätzende Bedeutung der Juraübergänge hingewiesen, die zwar vorerst dem meridionalen Verkehr dienen, dann aber auch die durch das schweizerische Mittelland verlaufende Verkehrsströmung mit *Basel,* dem nordwestlichen Eingangstor der Schweiz, in Verbindung setzen. Es sei gestattet, nochmals kurz darauf hinzuweisen, daß der von den Fuhrleuten von Basel nach der Westschweiz benützte Verkehrszug über den obern Hauenstein, Solothurn, Büren, Aarberg, Murten Avenches, Payerne, Moudon nach Lausanne, bzw. Morsee[207]) führte.

Die Waadtländer Fuhr scheint, soweit wir ersehen können, noch zu Beginn des 18. Jahrhunderts in Händen der Basler Bürger gewesen zu sein. Ueber die damaligen Zustände im Fuhrwesen unterrichtet uns ein Beschluß der Kaufhausherren von 1719, demzufolge jeder Bürger nur einen Wagen nach Morsee führen durfte. Auch sollte den Fuhrleuten der Reihe nach[208]) geladen werden. Sobald ein Morseefuhrmann in Basel nach einem andern als einem westschweizerischen Ort Ladung nahm, ging er bei seiner Rückkehr der Morseefuhr verlustig, solange andere Fuhrleute hier waren und noch nicht wieder laden konnten.

Bereits 1738 müssen sich die Bürgerfuhrleute zur Wehr setzen gegen die nun auftauchende Konkurrenz der Landschaft. Die Bauern wären zwar, so versichern die Bürger, von alters her nie an der Morseekehre beteiligt gewesen, hätten nun aber begonnen, ihnen den Rang abzulaufen, weshalb sie ersuchten, man möchte sie doch als Bürgerfuhrleute den Bauern vorziehen. Der Behörde war aber die Konkurrenz im Fuhrwesen offenbar sehr erwünscht, denn sie überließ es ganz dem Ermessen der Kaufleute, nach ihrem Gutdünken zu handeln. Als 1746 der Blumenwirt in Basel um die Erlaubnis bat, an der Morseefuhr teilnehmen zu dürfen, gestatteten ihm die Kaufhausherren, um billigen Preis zu fahren, sei es doch jedem erlaubt, Ladung entgegenzunehmen, vorausgesetzt, daß er das Vertrauen der Kaufleute besitze. Auch dieses Beispiel zeugt wie noch viele andere aus dem 18. Jahrhundert für die liberale Gesinnung der Kaufhausbehörde, die, wenn immer möglich Angebot und Nachfrage dem freien Spiel der Kräfte überließ.

Um die Mitte des Jahrhunderts drohten die Fuhrleute mit einer erheblichen Frachterhöhung. Die Fracht nach Morsee sollte von 37½ bz. auf 3 Gulden[209]) gesteigert werden. Um dieser

[207]) Morges wurde im 18. Jahrhundert noch allgemein Morsee genannt.

[208]) Es ist dies die uns bereits unter dem Namen Kehrfuhrwerk bekannte Fuhrordnung.

[209]) 1 Baslergulden = 15 Baslerbatzen. Vgl. Hanauer, A. Etudes économiques sur l'Alsace anc. et moderne, Paris, Strasbourg 1876, I. S. 433.

Neuerung zuvorzukommen, ließen die Kaufhausherren Bürger und Untertanen, die am Morseefuhrwerk beteiligt waren, zu einer Konferenz einberufen, um die Ursache dieser Frachtsteigerung kennen zu lernen. Die Fuhrleute erklärten einmütig, sie könnten infolge Teuerung von Heu und Hafer unmöglich um weniger als 3 Gulden fahren. Versuche, einzelne von ihnen zu bewegen, um 40—42 bz. zu fahren, waren vergeblich. — Wir stehen hier einer Vereinigung von Bürgern und Untertanen gegenüber, die aus gemeinsamen Interessen hervorgegangen, gemeinsame Ziele verfolgte und offenbar nichts unversucht ließ, um ihren Willen bei der Kaufmannschaft durchzusetzen. Es mußten sich also in den letzten dreißig Jahren Landschäftler der Morseefuhr bemächtigt haben, ohne daß es den Bürgern möglich gewesen wäre, erfolgreich gegen diese Konkurrenz anzukämpfen.

Während sich die Unterhandlungen resultatlos hinzogen, anerboten sich Iselin[210]) und Schmid mit ihren Söhnen, alle nach Morsee gehenden Güter um 40 bz. pro Ztr. zu übernehmen.[211])

Martin Bader, der Meier[212]) und Bärenwirt von Langenbruck, kam ihnen jedoch zuvor, indem er sich bei den Verordneten der Kaufhausherren anerbot, die Fuhr nach Morsee während eines Jahres um 36 gute Batzen pro Ztr. zu übernehmen, die nötige Kaution zu stellen, und wenn andere wohlfeiler fahren würden, dies um denselben Preis auch zu tun, vorausgesetzt, daß man ihm jederzeit den Vorzug gäbe. Bader wurde die Morseefuhr unter obigen Bedingungen behördlich zugesagt. Vergeblich drohten die Waldenburger, Höllsteiner und Basler Fuhrleute infolge einer Teuerung des Hafers, das Morseegut nicht mehr unter 45 bz. zu führen. Bader fuhr alle 9—12 Tage nach Morsee, währenddem seine Vorgänger alle 6—7 Tage dort eintrafen. Wichtig war, daß jeden Mittwoch abend die Waren in Morsee für das am Donnerstag in der Morgenfrühe nach Genf abgehende Schiff bereit waren, was für das Badersche Fuhrwerk aber nicht regelmäßig zutraf.

Nach Ablauf des einjährigen Vertrages mußte mit der Behörde ein neues Abkommen getroffen werden. Bader hatte mit

[210]) Hier handelt es sich zweifelsohne um den 1700 in Basel geb. Hieronymus Iselin.

[211]) Vermutlich waren die genannten Fuhrleute mit ihren Söhnen eine Interessengemeinschaft eingegangen, doch läßt sich hierüber mit Sicherheit nichts mehr nachweisen.

[212]) Die Meier übten die gleichen Befugnisse aus wie die Untervögte. Die Bezeichnung Meier für den Ortsvorstand hat sich erhalten auf den zahlreichen Ding- oder Meierhöfen, von denen die ganze Landschaft im 15. und 16. Jahrhundert durchsetzt war. So heißen die Gemeindevorsteher von Langenbruck, Lausen, Bubendorf usw. bis 1798 Meier. Vgl. hierzu Roth, Paul, Die Organisation der Basler Landvogt. im 18. Jahrhundert. Diss. Basel 1922, S. 55 f.

der seiner Zeit vereinbarten Fracht von 36 bz. zu große Verluste erlitten, als daß er jetzt gewillt gewesen wäre, seinen Vertrag zu verlängern, vielmehr konnte er sich dazu nur einverstanden erklären bei Heraufsetzung der Fracht auf 38 bz. Ein gleiches Angebot erhielt die Kaufmannschaft auch von Hieronymus Iselin, der außerdem ein wöchentliches Ordinari-Fuhrwerk nach Morsee beantragt hatte.

Die Regierung ließ den Kaufhausherren freie Hand und ersuchte sie nur „alles wie sie es einer l. Kaufmannschaft am verträglichsten finden, einzurichten."

Aus einer Bittschrift der Fuhrleute Hieronymus und Joh. Jakob Iselin vom Jahre 1751 an den Bürgermeister von Basel, erfahren wir, daß die Fahrt nach Morsee schon seit vielen Jahren in den Händen der Bürger von Basel und nicht in denjenigen der Untertanen gewesen sei, wie denn überhaupt in der ganzen Schweiz die Bürger den Untertanen vorgezogen würden und anderseits den Bürgern ja auch nicht erlaubt sei, „ein Stück Gut in dem Land zu kaufen, damit den Untertanen an der Nahrung nichts abgehe". Ebensowenig sei es aber den Bauern erlaubt, den Bürgern das Brot zu entziehen.

Wenn man mit Vorliebe das Fuhrwesen den Bürgern anvertraute, so geschah dies vor allem, weil die Städter eher in der Lage waren, eine Kaution zu leisten als die Landleute. Die Aussagen der beiden Iselin, die von tendenziöser Färbung keineswegs frei sind, können wir nur mit größter Vorsicht hinnehmen, hörten wir doch, daß Basler Bürger und Untertanen sich dahin verständigten, das Morseegut nicht mehr unter 15 bz. zu führen. Im Gegensatz zu Iselin betonte Bader, die Regierung hätte seit alters her die Bürger bei Vergebung des auswärtigen Fuhrwesens den Untertanen gleichgestellt. Die Wahrheit liegt in der Mitte. Die Regierung begünstigte weder Bürger noch Untertanen, sondern diejenigen Fuhrleute, welche bei genügender Kaution die Waren zu den billigsten Frachtsätzen zu transportieren sich anerboten. Im Konkurrenzkampf Bader—Iselin siegte der erstere. Die Morseefuhr wurde ihm durch obrigkeitlichen Akkord auf zwei Jahre überlassen.

Nachdem dann im August 1753 die Vereinbarung mit Bader abgelaufen war, beantragten die Vorgesetzten des Kaufhauses, es sollten jeweilen auf einen Bürger ein Untertan und auf einen Untertanen ein Bürger die Ladung bekommen, unter der Bedingung, daß sowohl die einen wie die andern sich mit einer Fracht von 36 bz. zufrieden gäben. Wer aber die Fracht steigern wollte, müßte von der Morseefuhr ohne weiteres ausgeschlossen werden.

Ein sehr heftiger Kampf tobte um diese Zeit zwischen Bauern und Bürgern um die Vorherrschaft im Fuhrwesen. Jakob Iselin berichtet uns, daß vom 2. Januar bis 16. August 1753

die Untertanen mit 632, die Bürger aber nur mit 33 Güterwagen die Stadt Basel durch das Albantor verließen, was davon herrühre, daß die Bauern damals im Besitz der Ordinarifuhrwerke nach Solothurn, Zofingen, Langenthal, Bern, Lenzburg waren und außerdem alle Güter nach Luzern, Biel usw. beförderten. Den Bürgern verblieb nur noch das Zürcher- und teilweise das Morseer Fuhrwerk. Hauptsächlich um die Teilnahme am letztern, das offenbar sehr einträglich sein mußte, war der Kampf entbrannt, der dann von der Behörde dahin entschieden wurde, daß die Bürger Anthony Schmid, Hieronymus Iselin, ferner die drei Fuhrleute Wirt aus der Aeschenvorstadt sowie Jakob Iselin und Joh. Schmid in der *„Kehri"* fahren sollten, was aber nicht etwa so zu verstehen ist, als wäre die Morseefuhr von nun ab nur den Bürgern zugefallen. Nach wie vor war u. a. auch Martin Bader an diesem Fuhrwesen beteiligt; denn 1756 bat B. Gruner, des Müllers Sohn zu Höllstein, unter Martin Bader in die „Kehre" genommen zu werden. Einige Jahre später, 1763, wurde der Basler Bürger Jakob Roth, der sich bisher nur am Schaffhauser Kehrfuhrwerk beteiligt hatte, in die Morseekehre aufgenommen. Fast gleichzeitig erwarb Em. Wieland von der Witwe Nodler zum Hirtzen das Fuhrwerk und ersuchte, an deren Stelle sich am Fuhrwesen nach Morsee beteiligen zu dürfen, was ihm zugesagt wurde. 1765 gesellten sich zu den genannten Kehrfuhrleuten noch Hch. Hosch, der Kopfwirt, Joh. Bientz, der Bärenwirt und endlich Hans Jakob Roth, der Kupferschmied.[213])

Daß sich von nun an die Morseefuhr immer mehr zu einem eigentlichen Monopol entwickelte, zeigt sich deutlich als 1767 die genannten Hosch und Bientz für sich und die andern Morseefuhrleute Klage einreichten gegen die Nebenfuhrleute J. Heggendorn, Thommen und Regennaß, die Getreide und Mehl nach Morsee führten und ihnen dort die Retourgüter wegnähmen. Heggendorn antwortete namens der Beklagten, sie würden nur Baumwolle nach Aarau und andern Orten im Bernergebiet laden. Die Kaufhausherren schützten jedoch die Kläger, indem sie verfügten, nur diejenigen Fuhrleute dürften Retourfracht in Morsee oder Ouchy laden, die am Kehrfuhrwerk beteiligt wären. Eine derartige Verfügung mußte natürlich die Nebenfuhrleute von der Morseefuhr gänzlich verdrängen.

Schon im 18. Jahrhundert begegnen uns vereinzelte Speditionsfirmen, die sich mit dem Güterversand nach der Westschweiz befaßten. So sahen sich beispielsweise die Kaufhausherren 1767 veranlaßt, einen zwischen der Speditionsfirma Daniel Schmid & Cie. in Murten und einem Waldenburger

[213]) Hans Jakob Roth-Lippe, der Kupferschmied, war Vater des oben erwähnten Jakob Roth und bewohnte seit 1740 das Haus Freiestraße 57 bis zu seinem 1778 erfolgten Ableben.

Fuhrmann abgeschlossenen Vertrag zu beanstanden, weil dieser sich dazu hergab, Kaufmannsgut über St-Louis nach Murten oder Nidau zu führen. Dieser Einspruch sollte natürlich das Umfahrenwerden von Basel verhindern.

Einen Einblick in den Warenverkehr mit der Westschweiz gibt uns das untenstehende Verzeichnis, wozu wir allerdings bemerken müssen, daß statistische Angaben aus dem 18. Jahrhundert das Bild der Wirklichkeit immer nur annähernd getreu wiederzugeben vermögen.

Verzeichnis der Wagen und Güter, die vom 1. Juli 1776 bis 1. Juli 1777 von der Westschweiz nach Basel und von hier nach dort gesandt wurden.

	Eingang		Ausgang	
	Wagen	Ztr.	Wagen	Ztr.
Vevey	18	143	140	5376
Murten	57	1006	159	6062
Lausanne	17	308	4	154
Ouchy	29	794	132	4915
Morsee	91	2183	269	10197
Genf	31	597	41	1465
Total	243	5031	745	28169

Wenn wir dieser Statistik Glauben schenken dürfen, so sandte Basel im Jahre 1776/77 fünf mal mehr Waren nach der Westschweiz als es von dort bezog. 1773 treffen wir unter den Morseer Kehrfuhrleuten 7 Basler Bürger und 14 Landschäftler, welch' letztere alle unter dem Namen Martin Baders fuhren, ferner 3 Berner und endlich 3 Landschäftler, die das Fuhrwerk nach Murten bedienten, jedoch an der Morseefuhr selbst nicht beteiligt waren.

1776 erhob der Kommerzienrat der Stadt Bern Einsprache gegen die angeblich in Basel ergangene Verordnung, wonach allen fremden[214]) Fuhrleuten das Aufladen der Waren im Kaufhaus untersagt worden wäre; es sei denn, daß sie von den Eigentümern der Ware dazu ausdrücklich Befehl erhalten hätten. Ebenso beschwerte sich Bern bei Basel über die behördliche Festlegung des Fuhrlohnes für die Route von Basel bis Morsee, währenddem sich doch Bern niemals unterstehen würde, auf solche Weise die Handelsfreiheit zu beeinträchtigen.

Einem Bericht der Vorgesetzten des Basler Kaufhauses über die von Bern eingereichten Beschwerden entnehmen wir folgendes: Das Morseer Fuhrwesen lag von jeher ganz in den

[214]) Am 15. Juni 1776 wollte in Basel ein Marseiller Fuhrmann bei Herrn Rohnus zum Venedig für Genf bestimmte Güter laden, was ihm die Kaufhausherren verwehrten, mit der Begründung, diese Waren gehörten in die Morseekehre.

Händen der Basler Fuhrleute,[215]) was verständlich ist, werden doch von Basel ungleich mehr Waren nach Morsee, Murten und Ouchy versandt, als umgekehrt. So bringt es der Gang der Geschäfte unwillkürlich mit sich, daß man zunächst diejenigen Fuhrleute verwendet, die in der Nähe des Versandortes verfügbar sind. Die Festsetzung des Fuhrlohnes, d. h. der Fracht, müsse als eine vorübergehende Erscheinung gewertet werden, denn so wenig man den Preis der Lebensmittel und des Futters für mehrere Jahre festsetzen könne, so gelinge dies noch weniger für die Fracht, die doch durch obige Faktoren bedingt sei. Der zunehmenden Teuerung von Heu und Hafer wäre die zweimalige Heraufsetzung der Fracht für die Morseer Route zuzuschreiben. Nun hätte es sich aber schon vor mehr als 25 Jahren gezeigt, daß eine Frachtfestsetzung durch die Fuhrleute dem Handel wenig zuträglich sei. Im Jahre 1749 schnellte die Fracht unversehens um 9—12 bz. pro Ztr. in die Höhe, und es hat sehr viel Mühe gekostet, sie wiederum von 48 auf 36 bz. zu reduzieren. Damals wurden die Partikularverträge aufgehoben und inbezug auf die Bürgschaft verfügt, daß alles was die Untertanen führen unter Martin Baders Namen gehen und von diesem auch Kaution geleistet werden müßte.[216])

In bezug auf die Frachtfestsetzung wurde Bern am 26. Oktober 1776 mitgeteilt, eine Veränderung der Frachten werde meistens mit Einwilligung der Speditoren, öfters auch auf deren Ansuchen hin vorgenommen.

Im Januar 1777 beschwerte sich Bern darüber, daß seinen Fuhrleuten in Basel des öfteren verboten wurde, Waren zu laden, auch bei Vorweis einer schriftlichen Anweisung der Kaufleute, denen die Waren gehören.

Bern war der Ueberzeugung, daß für den Handel und insbesondere für die Speditoren nichts vorteilhafter sei als Freiheit und Konkurrenz und beantragte deshalb, seinen Fuhrleuten zu gestatten, die in Basel nach der Waadt bestimmten Waren ungehindert und ohne Erhöhung der Frachtpreise noch Auflegung neuer Weggelder aufzuladen.

Die Vorgesetzten des Kaufhauses in Basel waren der Ansicht, man sollte, um Bern entgegenzukommen, eine gewisse Anzahl bernischer Fuhrleute mit gleichen Bedingungen wie die hiesigen „in die Kehre nehmen".

Um Mißverständnissen zu begegnen, legte Basel besonderes Gewicht auf den Unterschied zwischen *den* Waren, die für die

---

[215]) Hier ist „Basler Fuhrleute" identisch mit Bürger und Untertanen des Standes Basel.

[216]) Am 1. Juni 1776 befanden sich unter den nach Morsee fahrenden Fuhrleuten folgende Bürger: Hosch, Bientz, Fischer Sohn, Roth älter, ferner die Landschäftler: Jakob Schweitzer, Jakob Spitteler, Hans Jakob Schweitzer und Hch. Meyer.

Hauptstadt Bern und andere Orte bestimmt waren und denjenigen, die durch den Kanton Bern als Transitgut geführt wurden. Für die ersteren nahm Basel keinen Anstand, den bernischen Fuhrleuten neben den eigenen die freie Ladung zu gestatten. Eine ganz andere Bewandtnis hatte es mit den Transitgütern, die nicht als Eigentum der Speditoren in der Waadt, meist aber als solches von Basler Bürgern und Firmen angesprochen werden konnten. Es wurde deshalb jede Einmischung fremder[217]) Fuhrleute in dieser Hinsicht entschieden abgelehnt, um so mehr, da die Vorgesetzten des Kaufhauses davon überzeugt waren, daß die von Bern so sehr gepriesene freie Konkurrenz nicht nur den unausbleiblichen Ruin der Fuhrleute bedeuten, sondern gleichzeitig auch die seit 25 Jahren erfolgreich konkurrenzierte Warenniederlage in St-Louis wieder in Aufnahme bringen würde.

Erneut verlangt Bern am 12. März 1777 von Basel Gleichheit und Freiheit im Fuhrwesen. Die Basler Kaufhausherren weisen auf die vielfachen Bestrebungen hin, die darauf ausgehen, den Transit von Basel abzuleiten. Insbesondere waren es jetzt die Speditoren, die auf erhöhte Freiheit im Fuhrwesen drängten und den Antrag stellten, man möchte in Zukunft auch die bernischen Fuhrleute, deren nur wenige kämen, laden lassen. Eine vermehrte Freizügigkeit im Fuhrwesen wäre nicht allein notwendig, um die Route von St-Louis zu konkurrenzieren, sondern ebenso sehr, um den Kampf gegen die vor kurzem in Aufnahme gekommene, das Basler- und Bernergebiet umgehende, neue Verkehrslinie Straßburg—Pruntrut—Genf erfolgreich zu bekämpfen.

In einem vom 7. Mai 1777 an den Kommerzienrat zu Bern gerichteten Schreiben erwähnte Basel neben dem *Morseer Fuhrwesen* auch das in diesem inbegriffene von *Murten und Ouchy*. Noch einmal versuchte Basel, das gebundene Fuhrwesen gegenüber der freien Konkurrenz zu verteidigen, indem es insbesondere darauf hinwies, daß die Absicht, die Transitgüter möglichst rasch zum Versand zu bringen die wichtigste Ursache seiner bisherigen Verfügungen gewesen sei. Bei einer freien Konkurrenz aber würden ihm jedoch die Fuhrleute nicht immer zur Verfügung stehen, insbesondere dann nicht, wenn etwa dringende Feldarbeiten oder andere Geschäfte sie von der Spedition der Güter fernhielten. Dessen ungeachtet wollte nun Basel auf den Vorschlag Berns versuchsweise zugeben, daß die Transitgüter durch die zuerst sich darbietenden und abfahrenden Fuhrleute ohne Unterschied der Herkunft, sobald sie nur als vertraute Leute bekannt und im Sommer wie im Winter zu

[217]) Mit dem Terminus „fremde" bezeichnet man sowohl die außerkantonalen als auch die nichtschweizerischen Fuhrleute.

fahren bereit wären, verladen werden können, doch sollte der Kommerzienrat in Bern selbst darüber entscheiden, ob das Vorgehen der Speditoren Olive und Boulanger in Ouchy[218]), die es fertig brächten, die Kaufleute durch Drohungen zu veranlassen, die für Ouchy bestimmten Waren nur dem ihrer Firma genehmen Fuhrmann zu übergeben, der freien Konkurrenz entspreche.

Man wäre zur Annahme geneigt, der Transitverkehr auf der Strecke Basel—Morsee—Genf hätte sich in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts unter heftigen wirtschaftlichen Kämpfen in der Interessensphäre der Stände Basel und Bern abgespielt. Dem war aber nicht so. Die erwähnten Kämpfe spielten sich weniger in der Sphäre der Staatshoheit als vielmehr in derjenigen der Privatinteressen der einzelnen Speditoren und Fuhrleute ab.

1781 verlangte die bernische Regierung von Basel, daß alle Handelsleute, Kommissionäre[219]) und Speditoren, die in bernischer Botmäßigkeit wohnen, frei und ungehindert das eigene oder für die Spedition bestimmte Transitgut durch die ihnen vertraut scheinenden Fuhrleute, sie seien woher sie wollen, in Basel abheben können. Damit waren aber die Basler Kaufhausherren keineswegs einverstanden. Sie glaubten, die Folge einer derartigen Bestimmung wäre eine gänzliche Ausschließung der Basler Fuhrleute von der Ladung der nach und durch die Waadt gehenden Güter von seiten der bernischen Kaufleute und eine weitere Folge würde sein, daß die Stände Freiburg und Solothurn für ihre Angehörigen das gleiche Recht begehrten wie Bern, was man ihnen nicht verwehren könnte. Nun wollte allerdings Bern den Basler Kaufleuten und Speditoren das Gegenrecht zugestehen für die aus dem Bernischen kommenden Güter. Die Basler Kaufhausherren wiesen aber mit Recht auf das Mißverhältnis hin, das zwischen den Gütern bestand, die von Basel in die Waadt gehen und denen, die aus der Waadt und von Genf kommen, verhielten sich doch die ersteren zu den letzteren wie 5:1. Man hielt es deshalb in Basel nicht für ratsam, den Speditoren volle Handlungsfreiheit zu gewähren und sie dadurch in die Lage zu versetzen, diese Freiheit zum Nachteil der Basler Kauf- und Fuhrleute zu mißbrauchen. Auch er-

---

[218]) Die Speditoren in Ouchy übergaben ihren Fuhrleuten Zettel folgenden Inhalts: „Herr Joh. Rudolf Preiswerk in Basel ist ersucht, Träger dieses, Conrad Roth & Co., die Collis, die er in Handen hat, für uns aufladen zu lassen."

Gelegentlich wird noch die Drohung hinzugefügt, man werde keine Fracht bezahlen, sofern nicht die Ware dem Fuhrmann C. Roth, in Niederbipp übergeben wird.

[219]) Als Kommissionär ist zu betrachten, wer gegen Entgelt den Versand oder die Weitersendung von Gütern für Rechnung des Versenders übernimmt.

innerte man sich, daß die Nebenroute über den Paßwang während der Wintermonate nicht fahrbar sei, und daß die Fuhrleute, die sich zwar im Winter in genügender Zahl aus dem Bernischen einstellten, im Sommer, wann die Nebenroute gebraucht würde, oft ausblieben, wodurch der Transit herabgesetzt und die Niederlage in St-Louis begünstigt wurde; es sei denn, Basel veranlasse seine Fuhrleute, die Güter im Sommer fast allein zu führen und die Feldarbeit liegen zu lassen.

Bei dieser Gelegenheit weisen wir darauf hin, daß bernische Fuhrleute, die ihre Kaufmannsgüter zu St-Louis abholten, in Basel anstandslos durchgelassen wurden, obwohl sie die Niederlage in St-Louis zum Nachteil der Stadt Basel begünstigten.

Das bisher unter dem Namen Martin Baders von Langenbruck gestandene Morseefuhrwerk hatte mit dem 1785 erfolgten Ableben Baders aufgehört. Die 14 Fuhrleute,[220]) die sich mit Bader in der Kehre befanden, baten, man möchte sie auch ferner an diesem Fuhrwerk teilnehmen lassen. Für die Sicherheit und Bürgschaft würden sie solidarisch aufkommen, und außerdem würde jeder von ihnen einen zahlungsfähigen Bürgen stellen.

Nun galten für das Morseefuhrwesen immer noch die Bestimmungen von 1753, gemäß denen jeder Privatvergleich zwischen den Kaufleuten oder Speditoren und einzelnen Fuhrleuten aufgehoben und das Fuhrwerk zwischen Bürgern und Untertanen gleichgestellt war, d. h. es sollte auf einen Bürger ein Untertan und umgekehrt die Ladung erhalten. Ferner war die Zahl der Fuhrleute unbegrenzt, jeder, der sich zu gleicher Förderung der Güter, oder zu gleicher oder billigerer Fracht verstand, sollte als Fuhrmann angenommen werden.

Auf Grund dieser Bestimmungen wurde den Morseefuhrleuten gestattet, in der Kehre zu verbleiben und fortan unter eigenem Namen zu fahren; doch sollten sie zur Sicherstellung der Kaufmannschaft solidarisch für jedweden Schaden aufkommen und jeder von ihnen einen zahlungsfähigen Bürgen stellen. Die Behörde behielt sich aber das Recht vor, neue Fuhrleute in die Kehre aufzunehmen. Hiervon machte sie auch sogleich Gebrauch, indem sie dem Gesuch des Fuhrmanns Isaak Dettweiler um Aufnahme in die Morseekehre trotz des Protestes der übrigen Kehrfuhrleute entsprach. Diesem Fuhrwerk traten dann 1792 noch Joh. Thommen von Niederdorf und Jakob Althaus von Höllstein bei.

[220]) Es waren dies: Hch. Meyer und Jakob Thommen älter von Höllstein, Hans Regennaß und Jakob Thommen von Niederdorf, Fried. Schweitzer, Jakob Spitteler, Hans Jakob Schweitzer und Martin Grattiger von Oberdorf, Urs Haas und Christoff, Jakob, Johann und Daniel Tschopp, alle von Waldenburg und Joh. Dettweiler von Langenbruck.

Zwei Jahre später sahen sich die Morseefuhrleute veranlaßt, auf die Beeinträchtigung ihres Fuhrwerks durch die vielen in der Einschreibkehre nach Lausanne und Ouchy fahrenden Fuhrleute aufmerksam zu machen und die Behörde zu ersuchen, die Fahrt nach Lausanne und Ouchy wie ehemals dem Morseefuhrwerk einzugliedern. Die Kaufhausherren waren nicht geneigt, auf diesen Wunsch einzutreten, doch verfügten sie, daß von nun an die nach der Westschweiz fahrenden Fuhrleute sich über den eigentümlichen Besitz von drei Pferden vermittels einer Bescheinigung des Landvogts von Waldenburg ausweisen sollten. Als jedoch das Morseefuhrwerk immer weniger einträglich wurde, wiederholten die Fuhrleute ihre Bitte, die ihnen endlich 1795 gewährt wurde auf Antrag des Bestätters, der die Vereinigung der Lausanner- mit der Morseekehre im Interesse der Kaufmannschaft empfahl.

Am 1. Juni 1798 wurde vereinbart, daß unter den Morseefuhrleuten inskünftig die Bürger 1/3, die Landschäftler aber 2/3 der Ladung erhalten sollten. Schon im folgenden Monat wurde jedoch die Institution des Morseefuhrwerks wie folgt abgeändert:

„Jedem Stadt- und Landbürger soll es frei stehen, mit Gütern nach der Waadt zu fahren, jedoch nicht ohne Gewährung einer hinlänglichen Bürgschaft. Die Einschreibkehr wird aufgehoben und nach den bestehenden Grundsätzen der Basler Kaufmannschaft freie und offene Hand gelassen, die Güter nach ihrem Belieben verladen zu lassen."

1804 schlossen einige Kaufleute in Lausanne, Ouchy und Morsee mit einer Gesellschaft von 15 aus dem Kanton Basel stammenden Fuhrleuten einen Vertrag, kraft dessen sich diese verpflichtete, die Kaufmannsgüter von Basel nach der Waadt und umgekehrt zu einem bestimmten Preise zu befördern und jene sich anerboten, stets Retourgüter für Basel bereit zu halten. — Ein monopolartiges Abkommen dieser Art mußte aber bald genug die Konkurrenz herausfordern, die denn auch nicht lange auf sich warten ließ. So hören wir, wie 1806 die Güterfuhrhalter Panchaud & Nicod in Vevey den Unterbestätter Gerster in Basel auffordern, künftighin keine Kehre mehr zu beobachten, sondern das gesamte ihnen zustehende Gut ausschließlich ihren eigenen Fuhrleuten zu übergeben. Die Basler Kaufhausbehörde trat dieser Zumutung scharf entgegen und erklärte, man könne hierorts niemanden ein ausschließliches Ladungsrecht erteilen; sofern jedoch Panchaud & Nicod ein solches wünschten, so sollten sie sich an ihre Behörde wenden, mit der dann Basel in Unterhandlung treten würde.

1807 teilten sich in die Lausanner-, Ouchy- und Morseefuhr 15 Landschäftler und die Witwe Seiler in Basel im Verhältnis von 2:1. Nun ersuchte Joh. Jak. Heintzgen um Aufnahme in

die Morseekehre, obgleich die Kaufleute in Ouchy, Morsee und Lausanne erklärt hatten, niemanden mehr Ladung anzuvertrauen als den bereits anerkannten Fuhrleuten, die nun ihrerseits gegen die Aufnahme Heintzgens ebenfalls Protest einlegten. Die Kaufhausbehörde stellte es Heintzgen frei, nach der Waadt zu fahren, sofern er Ladung erhalten würde, was ihm aber ebensowenig gelang als die Aufnahme unter die bisherigen Morseefuhrleute, denen es nun tatsächlich gelungen war, die Morseefuhr neuerdings zu monopolisieren. Dessen ungeachtet sahen sie sich schon 1816 veranlaßt, bei der Basler Kaufhausinspektion gegen die vielfachen Eingriffe, die sie sich seit einiger Zeit in ihrem Gewerbe gefallen lassen mußten und die noch stärker überhand zu nehmen drohten, eine Kollektivbeschwerde einzureichen. Da nun aber viele angesehene Basler Speditions- und Handelshäuser sich anerboten hatten, sie fernerhin als Ordinari-Kehrfuhrleute beizubehalten, sofern sie die Frachten herabsetzen würden, erklärten sie sich bereit, die für das Waadtland bestimmten Güter zu folgenden Bedingungen und mit nachstehender Lieferfrist[221]) zu übernehmen.

1.	nach Vevey, Ouchy u. Lausanne	in	6	Tagen	zu	45	bz.	per	Ztr.
2.	„ Morsee	„	7	„	„	47	„	„	„
3.	„ Nyon	„	8	„	„	55	„	„	„
4.	„ Genf	„	9	„	„	60	„	„	„

Diese Anträge wurden in Basel von über 40 Kaufleuten angenommen.

Einige Monate später reichten auch die in Waldenburg ansässigen „Waadtländer Fuhrleute“ bei der Basler Kaufhausinspektion eine Beschwerde ein gegen das Speditionshaus Johann Preiswerk & Sohn, welches vor ca. 5 Monaten gemeinsam mit einigen Speditoren aus Vevey ein neues Fuhrwesen unter Zurücksetzung der bisherigen Fuhrleute errichtet hatte. Das von der Firma Preiswerk errichtete sogenannte Geschwindfuhrwerk (Roulage par relais) schädigte tatsächlich vor allem das Fuhrwesen von Morsee, Ouchy und Lausanne, weil jetzt das meiste Speditionsgut nicht mehr an diese Orte, sondern meist nach Vevey adressiert wurde und außerdem schneller und mit geringeren Frachtspesen seinen Bestimmungsort erreichen konnte.

Wie war diese neue Transporteinrichtung zustandegekommen und wie funktionierte sie?[222]) Durch die im Jahre 1798

[221]) Die Lieferfrist war ein von der Entfernung des Ladungsortes abhängiger Termin, der nicht überschritten werden durfte. Bei verspäteter Ablieferung der Ware hatte der Empfänger von nun an das Recht, ⅓ der Fracht abzuziehen. Vgl. St. A. B. Kaufhaus-Protokolle, N 6, 13 S. 216.

[222]) St. A. B., Handel und Gew. T 3, Bf. d. Firma Joh. Preiswerk & Sohn v. 31. Dezember 1816.

erfolgte Vereinigung Piemonts mit Frankreich gingen für Basel bedeutende Gütersendungen von und nach diesem Lande verloren. Auch die beträchtlichen Seidenspeditionen, die sonst aus der Lombardei über den Gotthard Basel zugeführt wurden, nahmen jetzt ihren Weg über die Bündner Pässe, weil Tessin, Uri und Luzern die Warensendungen mit Zoll belegten, dem man auszuweichen suchte.

Nachdem auf diese Weise die Bündner Pässe in Aufnahme gekommen waren, ließ auch Piemont, das 1814 seine Selbständigkeit wieder erlangt hatte, die Turiner Güter via Graubünden nach der Schweiz befördern, obgleich die geographische Lage und die französischen Zollansätze zur Hoffnung berechtigten, daß man sich des Mont Cenis und der Simplonstraße bedienen würde. Alle Bemühungen, der Churer Route den Vorsprung abzugewinnen, mußten aber erfolglos bleiben, solange die Waadtländer Fuhrleute sich jeder Frachtermäßigung und jedweglicher Einführung schnellerer Transportmittel widersetzten.

Da in Vevey Handel und Verkehr schon seit geraumer Zeit unter Zwistigkeiten und Spaltungen im Fuhrgewerbe zu leiden hatten, sah sich die dortige Kaufmannschaft veranlaßt, den Fuhrleuten die Erneuerung der Akkorde zu verweigern. Gleichzeitig hatte die Firma Paschoud, Rosset & Cie. in Vevey eine Geschwindfuhr über den Simplon nach Mailand, Turin und Genua organisiert. Die Kaufmannschaft in Vevey bemühte sich um die Ausdehnung dieser Fuhreinrichtung bis Basel, um so den einst so bedeutenden Transit wieder in Aufnahme zu bringen. Diesem Wunsche zu entsprechen, verband sich die Firma Paschoud mit zwei angesehenen Häusern in Vevey und mit der Firma J. Preiswerk & Sohn in Basel. Die neugegründete Gesellschaft machte es sich zur Aufgabe, eine Anzahl leicht gebauter Frachtwagen der Kaufmannschaft von Basel und Vevey zur Verfügung zu stellen. Mit den leichten Frachtwagen ließen sich Ladungen von 25 bis 26 Ztr. Gut mit 2 Pferden stationenweise transportieren.[223])

Der Weg von Basel bis Vevey sollte demnach bei guter Jahreszeit in vier, statt wie bisher in sieben bis acht Tagen zurückgelegt werden. Dieser wesentliche Vorteil wurde noch durch eine bedeutende Frachtersparnis erhöht; denn während, wie wir gesehen haben, für die genannte Strecke eine Fracht von 45 bz. per Ztr. erhoben wurde, erbot sich die neugegründete Gesellschaft, nur 40 bz. per Ztr. zu erheben.

Ein solches Unternehmen konnte für Basel nur vorteilhaft sein; war doch damit ein Weg gefunden, der es ermöglichte, den gesunkenen Transitverkehr wieder neu zu beleben. Jetzt war auch, infolge einer erheblichen Transportbeschleunigung

[223]) Die einzelnen Stationen waren ca. 15 km voneinander entfernt.

und einer nicht unwesentlichen Frachtverminderung, die Möglichkeit gegeben, der Bündner Route, die dem Handel zwischen Deutschland und Italien diente, nicht nur die Wage zu halten, sondern auch ansehnliche Gütertransporte, die ihr zuströmten, über den Simplon via Vevey nach Basel zu lenken.

Die „Geschwindfuhreinrichtung" trat ab Basel erstmals mit dem 1. September 1816 in Kraft. Die Erfolge dieses Unternehmens ließen nicht auf sich warten. Mußten die für Vevey bestimmten Güter vormals 8 bis 10 Tage in Basel verweilen bis eine Ladung vollständig war, wurden sie jetzt meist nach zwei bis 3 Tagen versandt und statt der 6- bis 8tägigen Lieferzeit kamen sie während der Monate September und Oktober in drei bis vier Tagen an ihren Bestimmungsort, woraus sich in der Regel zwischen Basel und Vevey eine Zeitersparnis von sech bis 8 Tagen ergab. Zu diesen Vorzügen gesellte sich noch derjenige der billigeren Fracht.

Daß dieses Unternehmen tatsächlich die Existenz der verschiedenen Waadtländer Ordinarifuhrleute untergraben mußte, lag auf der Hand, und daß anderseits die Frachtsätze dieser Fuhrleute viel zu hoch waren, bezeugten u. a. auch die Spediteuren von Ouchy, die uns berichten, wie hartnäckig die Basler Fuhrleute an ihren Frachtsätzen festhielten, währenddem doch gleichzeitig die Fuhrleute von Bern, Zürich und Schaffhausen sich zu einer Frachtverminderung herbeiließen. Unter diesen Umständen sah sich das Speditionshaus Delessert, Will & Co. in Ouchy veranlaßt, von sich aus vorzugehen und für den Ztr. Gut von Basel bis Ouchy nur noch 36 und für die Rückfracht 28 bz. zu bezahlen; dies war das einzige Mittel, der *„direkten Spedition"* Halt zu gebieten, die, wenn sie schon einmal in Basel Fuß gefaßt hatte, sich sehr leicht auf Rastadt, Kehl und Frankfurt ausdehnen konnte, wodurch sich die Speditionsfirmen in Ouchy der „Commission de passage" auf den vom Norden nach dem Süden bestimmten Artikeln berauben würden. Als im Jahre 1819 der Fuhrmann Hch. Dettweiler von Langenbruck der oben erwähnten Firma den Vorschlag unterbreitete, die Fracht von Basel bis Ouchy auf 40 und die Rückfracht auf 30 bz. per Ztr. festzusetzen, ging diese auf das Angebot ein, weil sie befürchtete, Dettweiler könnte direkt von Basel nach Genf fahren, unter Umgehung von Ouchy, was ihr sehr unangenehm gewesen wäre, da sie selbst wöchentlich zweimal Fuhren nach Genf gehen ließ.

Das Ordinarifuhrwerk schien immer mehr von der Zeit überholt zu werden, hören wir doch, daß jetzt auch Fuhrleute aus Lyon nach Basel fahren und von dort mit 50% Frachtermäßigung wieder Waren nach Ouchy und Genf führen.

Im Mai 1820 erklärten sich die Berner und Waadtländer Fuhrleute bereit, mit niedrigen Frachten nach Solothurn, Bern,

Thun und Murten zu fahren, sofern der ihnen von der Basler Regierung zugesicherte Schutz gegen ordnungswidrige Eingriffe auch tatsächlich gewährt würde. Was aber die Frachten nach Lausanne, Ouchy und Morsee betraf, so war es ihnen ganz unmöglich, die Güter ohne Ausnahme zu 37 bz. nach den beiden erstgenannten Orten und zu 39 bz. nach Morsee zu liefern, da im Kanton Freiburg ein außerordentlicher Zoll von 3 bz. per Ztr. auf Tabak erhoben wurde.

Da sie kaum genügend Ladung für Morsee mitnehmen konnten, so mußten sie die dorthin bestimmten Güter den Speditoren in Ouchy gegen eine Vergütung von 4 bz. per Ztr. übergeben. Auch waren sie zu fahren genötigt, obschon sie nur selten Retourfracht erhielten. In Anbetracht der angeführten Gründe baten sie um die Erlaubnis, das Ouchy-Gut ausnahmslos zu 39 und das Morsee-Gut zu 42 bz. per Ztr. führen zu dürfen.

Die Basler Kaufhausinspektion kam den Fuhrleuten insofern entgegen, als sie ihnen, infolge des hohen Tabakzolles, eine Erhöhung der Fracht um 2 bz. per Ztr. für den Monat Mai 1820 bewilligte.

Das Transportmonopol, wie es den Ordinarifuhrleuten vorschwebte, wurde immer mehr zum unerfüllbaren Wunschobjekt. Tatsächlich bestand kein Rechtstitel, auf den sie diese Gerechtsame gründen konnten. Mit Recht erklärte deshalb die Kaufhausinspektion: „Unser Finanz- und Handlungsinteresse erheischt möglichste Freiheit in Betreibung der Geschäfte, wozu vorzüglich freie Verfügung in Verladung der Güter gehört."

Eine Folgeerscheinung der freisinnigen Bestrebungen der Kaufhausbehörde ist die nun immer mehr überhand nehmende Beteiligung der Speditoren an der Waadtländer Fuhr, die wie es scheint, beinahe zum Untergang der Ordinarifuhrleute geführt hatte, so daß sich deren Bestätter Wettstein im November 1819 veranlaßt sah, die Aufmerksamkeit der Behörde auf diese Tatsache zu lenken und sie zu ersuchen, die Fuhrleute gegenüber der vernichtenden Konkurrenz der Speditoren kräftig in Schutz zu nehmen.

Als im Juli 1820 acht Waldenburger Ordinarifuhrleute die Kaufhausbehörde um Schutz gegen die vernichtende Konkurrenz der die Frachtpreise unterbietenden Nebenfuhrleute ersuchte, antwortete das Handlungskomitee, mit dem Hinweis auf die obrigkeitliche Verordnung vom 29. Juni 1783 und 4. März 1817, wonach den Ordinarifuhrleuten niemals ein ausschließliches Ladungsrecht zugestanden worden sei. Damals wurde ausdrücklich festgestellt, das Ordinarifuhrwerk sei nicht als Monopol zu betrachten, weshalb die Regierung sich förmlich die Zulassung einer billigen Konkurrenz neben ihnen vorbehalte. Unter einer solchen Konkurrenz, so erklärte die Regierung, verstehe man

aber nicht die Annahme weiterer Ordinarifuhrleute, — die weder der Kaufmannschaft noch den bisherigen Ordinarifuhrleuten von Nutzen sein würden —, sondern das Recht der Kaufleute, zur Erzielung billiger Frachtpreise in dringenden Fällen sich noch anderer, oder der sogenannten *Nebenfuhrleute* zu bedienen; denn die Kaufmannschaft könnte sich in der Disposition über ihre Güter nicht so sehr binden, daß sie mit andern Handelsplätzen nicht mehr konkurrenzfähig wäre.

Mit derartigen auf verkehrspolitische Rücksichten sich stützenden Maßnahmen hatte die Behörde den Untergang des einst so blühenden Ordinari-Kehrfuhrwerks besiegelt und der freien Konkurrenz im Waadtländer Fuhrwesen endgültig die Tore geöffnet.

b) Die Neuenburger Fuhr.

Die dem Handel nach Neuenburg dienenden Verkehrslinien führten entweder von Basel durch das Bistum über Nidau bzw. Courtelary, oder aber über den obern Hauenstein und Solothurn—Murten, von wo aus die Wasserstraße (Murtensee—Broye—Neuenburgersee) benützt wurde.

Ueber die Neuenburger Fuhr schweigen sich die Akten fast vollständig aus, aus dem einfachen Grunde, weil in Neuenburg die Güterabfertigung von jener durch die Kaufleute selbst, ohne irgendwelche Einmischung der Behörde vorgenommen wurde.[224]) Immerhin läßt sich auch hier das Fuhrwesen bis 1755 zurückverfolgen. Damals versuchten die uns von der Morseefuhr her bekannten Martin Bader und Isaak Dettweiler von Langenbruck an Stelle der bis anhin benützten, durch das Bistum verlaufenden Route, diejenige über den obern Hauenstein in Aufnahme zu bringen, was ihnen anscheinend auch gelang. Wir hören dann, wie 1777 die Morseefuhrleute sich weigern, um 19 Batzen nach Murten zu fahren, weil es hier keine Rückladung mehr gäbe, da nämlich das Neuenburger Gut nicht mehr über Murten, sondern direkt, also offenbar durch das Bistum, nach Basel versandt würde.

Im Jahre 1791 beschwerte sich der nach Neuenburg fahrende Baumann von Waldenburg bei der Kaufhausbehörde in Basel wegen der Konkurrenz der welschen Fuhrleute. Neben Baumann fuhr auch ein gewisser Abraham Bendit von Villeret wöchentlich mit ungefähr drei Wagen über Reinach, Laufen,

[224]) Par chars les chargements se sont faits de tout temps par les négociants euxmêmes, qui avaient les marchandises à expédier. Les voituriers reçoivent et réunissent en liasse les lettres de voitures sur lesquelles les droits de transit sont perçus par les commis aux péages, sans aucun inconvénient par eux, que celui de péager chaque lettre de voiture à part. Vgl. Extrait du Régistre du Comité établi pour le bien et l'avantage général du Commerce de Neuchâtel. Archives de l'Etat, Neuchâtel, Commerce II, 1816—1848.

Moutier, Tavannes, Sonceboz, Courtelary nach dem Fürstentum Neuenburg. Bendit, der die Frachtsätze je nach dem Angebot richtete, gelang es, Baumann zu veranlassen, die Fracht seinerseits von 24 auf 22.5 bz. herabzusetzen. Baumann schlug nicht die eben erwähnte Route, sondern diejenige über den obern Hauenstein ein, wo Zölle und Gebühren bedeutend höher zu stehen kamen als im Bistum. Während Bendit lediglich unter dem Aeschentor 1 β und in Reinach 1 bz. per Ztr. zu entrichten hatte, bezahlte Baumann unter dem St. Albantor 3 β, zu Liestal 1 Rp. vom Ztr., in Waldenburg ebensoviel, in Balsthal 1 Kreuzer und 1 Vierer, bei der Dürrenmühle 3 Kreuzer per Ztr., und wenn die Ladung über 34 Ztr. betrug, von jedem Ztr. 3 bz. Lizenzgeld, zu Solothurn 1 kr. und 1 Vierer und endlich in Büren 1 kr. per Ztr., sodaß er, vor allem wegen des Lizenzgeldes, pro Wagen um 2 fl. höher zu stehen kam als Bendit. Dennoch wurde, offenbar der bessern Straße wegen, auch in den nächsten Jahren das meiste für Neuenburg bestimmte Gut über Solothurn befördert.

1795 gelang es dann dem Schlüsselwirt Brodbeck in Liestal, die Neuenburger Fuhr mit Hilfe der Firma Preiswerk in Basel an sich zu ziehen. Aber erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts hören wir von einem Neuenburger *Ordinarifuhrwesen,* das damals in den Händen der Firma Riggenbach-Surber lag, die in nicht ganz vier Jahren mit 1015 Ladungen 83,854 Ztr. Frucht und Güter von Basel nach Neuenburg befördert hat. Im Jahre 1830 treffen wir den Fuhrmann Georg Meyer in Basel im Besitze der Neuenburger Fuhr.

Irgendwelche Vereinbarungen über das Fuhrwesen zwischen den Regierungen von Basel und Neuenburg vermögen wir weder im 18. noch im 19. Jahrhundert nachzuweisen.

c) Die Berner Fuhr.

Wir kennen bereits den Einfluß Berns auf die Morseefuhr und beschäftigen uns deshalb in diesem Zusammenhang lediglich mit dem Güterverkehr, der sich zwischen den Städten Basel und Bern abgespielt hatte. Die kürzeste Verbindung zwischen der Rhein- und Aarestadt war zweifellos die über den obern Hauenstein, Wangen a. d. A. und Herzogenbuchsee führende Straße.

Aehnlich wie beim Morseefuhrwerk bestand auch hier, wenigstens seit Beginn des 19. Jahrhunderts, eine Gesellschaft solidarisch verbürgter Kehrfuhrleute, unter denen Isaak Dettweiler von Höllstein, sowie Joh. Dettweiler von Langenbruck namhaft gemacht werden.

Im Jahre 1808 schlossen die aus dem Bezirk Waldenburg stammenden Fuhrleute einen Vertrag mit der Kaufmannschaft zu Bern, demzufolge der Anteil eines jeden Fuhrmanns an der

Kehre bestimmt und die Fracht auf 27 bz., die Rückfracht aber auf 22 bz. festgesetzt worden war. Als es am 28. Juli 1810 I. Dettweiler, Vater und Sohn, gemeinsam mit einigen andern Fuhrleuten, unter Mißachtung des bestehenden Vertrages, gelungen war, die Berner Kaufleute für sich zu gewinnen und das Fuhrwesen gänzlich in ihre Hände zu bekommen, erklärte die Basler Behörde den einseitig erschlichenen Akkord als ungültig und verlangte, daß die bisherige Kehr- und Fuhrordnung unter den bisherigen Gemeindern beibehalten werde. Auch die Kaufhausinspektion war der Ansicht, das Fuhrwesen zwischen Basel und Bern müsse regelmäßig fortgeführt und dürfe nicht der Parteiwillkür preisgegeben werden.[225])

Die Berner Kaufleute jedoch erklärten, über das ihnen eigentümliche Gut frei verfügen und nur denjenigen Fuhrleuten Fracht bezahlen zu wollen, die sie laut Vereinbarung vom 28. Juli 1810 als ihre Fuhrleute anerkannt hätten.

Ferner ließ sich die Berner Kaufhausdirektion dahin vernehmen, daß die Güterfuhren im Kanton Bern durch die freie Konkurrenz geregelt und die Frachtsätze gemäß einer von der Kaufmannschaft und den Fuhrleuten getroffenen Vereinbarung, ohne irgendwelche behördliche Einmischung, bestimmt würden. Es sei somit das unbestreitbare Recht der bernischen Kaufmannschaft, die ihr passenden Fuhrleute auszuwählen und mit ihnen Verträge abzuschließen. Ferner wurde von seiten der Berner Regierung auf die Erklärung Gewicht gelegt, daß sich weder die Aufsichtsbehörde des bernischen Kaufhauses noch die Regierung selbst mit dem Fuhrwesen jemals weiter befaßt habe, als was die Erstattung der Zoll- und Kaufhausgebühren betreffe.

Dessen ungeachtet gelang es am 30. Oktober 1811, sich mit Bern dahin zu verständigen, daß sich inskünftig 5 Basler und 2 Berner Fuhrleute an der Berner Fuhr beteiligen sollten. Unter den bisherigen Fuhrleuten kam insofern ein Vergleich zustande, als Thommen, Tschopp und Konsorten ihre bisherigen Ansprüche um lb. 450 an Isaak Dettweiler, Vater und Sohn, Joh. Dettweiler von Langenbruck, David Haas von Waldenburg und Jakob Thommen von Niederdorf abtraten.

Bei Anlaß der 1812 in Basel stattgefundenen eidg. Tagsatzung[226]) wurde dann über das Fuhrwesen zwischen den Kantonen Bern, Solothurn und Basel folgendes vereinbart:

1. Den Kaufleuten wird gestattet, Fuhrleute aus den kontrahierenden Kantonen den betreffenden Behörden vorzuschlagen. Die Fuhrleute haben sich aber den bestehenden Kaufhausordnungen zu unterziehen. Jene sieben von der Kaufmannschaft

[225]) Vgl. St. A. Bern, Kaufhaus-Manual II. S. 161/62.
[226]) St. A. B., H. & G., T 3, Vertrag vom 16. Juli 1812.

in Bern und Basel angenommenen Fuhrleute werden anerkannt.[227])

2. Die Bestimmung der Frachten soll beiden Teilen zustehen.

3. Zur Führung der Korrespondenz mit Basel über das Fuhrwesen wird Bern einen Ausschuß der dortigen Kaufmannschaft und Solothurn den Finanzrat anweisen.

Im Dezember 1814 wurde dem Müller Joh. Senn in Liestal, trotz Protest der Berner Fuhrleute gestattet, am Berner Fuhrwesen teilzunehmen.

Ueber die weitere Entwicklung des im westschweizerischen Verkehr stets nur eine untergeordnete Bedeutung einnehmenden Berner Fuhrwerks wissen uns die Akten von nun an nichts mehr zu berichten. Um so eher dürfen wir wohl annehmen, daß sich gegen 1820 auch in diesem Fuhrwesen die freie Konkurrenz der Fuhrleute ebenso siegreich durchzusetzen vermocht hat, wie dies bei der Waadtländer Fuhr der Fall war.

d) Die Solothurner Fuhr.

Solothurn mit seinem weitverzweigten, aber organisch wenig zusammenhängenden, zwischen den Kantonen Basel und Bern sich hinziehenden Territorium ist naturgemäß als Paß-Stadt anzusprechen und wird als solcher das größte Interesse haben, dem Fuhrwesen möglichst freie Hand zu lassen. Wir dürfen demnach erwarten, daß sich Solothurn jeder gesetzlichen Einengung und Hemmung des Gütertransportes widersetzen werde.

Die früheste über das Solothurner Fuhrwesen auf uns gekommene Nachricht stammt aus dem Jahre 1737. Ob der damals im Auftrag des Ph. Hch. Fürstenberger zum Luft mit Wolle von Basel nach Solothurn fahrende Daniel Tschopp von Waldenburg mehrere Jahre im alleinigen Besitz der Solothurner Fuhr gewesen ist, läßt sich heute nicht mehr entscheiden; jedenfalls waren aber in den vierziger Jahren zwei Solothurner namens Schmid und Baß im ausschließlichen Besitz dieses Fuhrwesens. Um 1750 verursachte die Bestimmung der Frachtpreise gewisse Schwierigkeiten. Es gelang aber schließlich, die Solothurner Fuhr den Gebrüdern Jakob und Sebastian Tschopp von Waldenburg für ein Jahr mit behördlicher Genehmigung um 11 Schweizerbatzen pro Ztr. zu übergeben. Nach Ablauf dieser Frist erklärten sich die Gebr. Tschopp bereit, den Vertrag auf *zwei* Jahre zu erneuern, jedoch nur, wenn ihnen pro Ztr. von allen Waren 12 Schweizerbatzen, für Oel, Tran und Wolle aber 12

[227]) Es handelt sich hier um die Fuhrleute, die den vielumstrittenen Akkord v. 28. Juli 1810 abgeschlossen hatten.

gute Batzen[228]) bewilligt würden. Ferner sollte die Kaufmannschaft sich verpflichten, ihnen allein, mit Ausschluß aller andern Fuhrleute, die für Solothurn bestimmten Güter aufzugeben, wogegen sie ihrerseits sich verpflichten würden, in solidum Bürgschaft zu stellen und die Waren, sobald eine Ladung vorhanden wäre, ohne Verzug abzuführen. Da die Basler Kaufmannschaft auf dieses Anerbieten eintrat, wurde der Vertrag bis 1753 und dann, wie es scheint, nochmals um weitere zwei Jahre verlängert. Inzwischen hatte sich den Fuhrleuten Jakob und Sebastian Tschopp noch Hch. Bider von Langenbruck zugesellt. So wurde denn 1755 diesen drei Fuhrleuten die Bewilligung, nach Solothurn zu fahren, unter *Herabsetzung* der Fracht auf 11 bz., nochmals um zwei Jahre verlängert, jedoch unter der Bedingung, daß sie nur solange Ladung erhalten sollten, als sich andere Fuhrleute nicht anerbieten würden, unter günstigeren Bedingungen zu fahren.

In den nächsten Jahren beteiligten sich an der Solothurner Fuhr außer den Genannten auch die Fuhrleute Hch. Thommen, Baumann, Gätterlin und Regennaß, sowie Hch. Dettweiler, der 1774 das Fuhrwerk des inzwischen verstorbenen Hch. Thommen von dessen Witwe käuflich übernommen hatte.

Nun wird uns über die Solothurner Fuhr nichts mehr berichtet bis im Oktober 1795. Damals beklagten sich die Fuhrleute Daniel und Hch. Dettweiler von Langenbruck sowie Johann Brunner von Balsthal, daß nun auch Brodbeck von Liestal nach Solothurn fahre und die Frachtsätze unterbiete, würde man ihnen doch nurmehr 20 statt 24 bz. bezahlen. Brodbeck, der Schlüsselwirt zu Liestal, war hingegen der Ansicht, er habe als Untertan das gleiche Recht, nach Solothurn zu fahren, wie seine Gegner, denen er übrigens angeboten hätte, ihm den fünften Wagen in der Kehre zu überlassen. Die Basler Kaufhausbehörde erklärte sich aber in dieser Sache als unzuständig, da ihr von seiten der Kläger niemals ein Fuhrvertrag zur Bestätigung überwiesen worden sei. Brodbeck, der auch bereit gewesen wäre, sich mit dem 4. oder 5. Wagen in der Kehre zu begnügen, sofern ihn die andern Fuhrleute nicht schädigen würden, mußte bald genug erfahren, daß ihm der Unterbestätter im Kaufhaus kein Gut mehr für Solothurn zugehen ließ. Nun legte sich aber der Bestätter Dienast ins Mittel und verfügte, daß inskünftig Brodbeck in gleicher Weise wie den andern Fuhrleu-

[228]) Die der Schweiz benachbarten, im Kriege stehenden Mächte prägten millionenweise schlechte Scheide- und Kupfermünzen, um die Armeen vorteilhaft bezahlen zu können. Diese minderwertigen Münzen überschwemmten auch die Schweiz und gegen sie wollten sich die Fuhrleute verwahren, wenn sie „gute Batzen" für ihre Fracht stipulierten. Vgl. hierzu: Altherr, Hans, Das Münzwesen der Schweiz bis zum Jahre 1798, Bern 1910, S. 342.

ten geladen werden sollte, hatte doch nach seiner Ansicht jeder rechtschaffene Baselbieter das Recht, nach Solothurn zu fahren. In der Tat war es seit vielen Jahren üblich, daß sich die Fuhrleute mit den Solothurner Speditoren über die Frachtsätze einigten, und zwar ohne Einmischung der Basler Kaufhausbehörde, sodaß jedem Baselbieter- oder Morseefuhrmann, ja sogar den Frankfurtern nach Solothurn geladen wurde, sobald es sich zeigte, daß mehr Gut vorhanden war, als die im Akkord fahrenden Fuhrleute befördern konnten.

Am 1. März 1799 wurde zwischen Basel und Solothurn ein Fuhrvertrag abgeschlossen, der es jedem Handelsmann freistellte, die Güter demjenigen Fuhrmann anzuvertrauen, dem er das größte Zutrauen schenkte. Auch stand es jedem Kaufmann frei, die Fracht mit seinem Fuhrmann selbst zu bestimmen.

So wurde denn der Genuß oder Besitz der Solothurner Fuhr den Fuhrleuten durch periodisch erneuerte Akkorde von den Basler und Solothurner Speditoren und Kaufleuten zugesichert. Als aber am 8. Juni 1810 der Akkord mit den Solothurner Speditoren wieder erneuert und die bisherige Fracht von 16 auf 15 bz. herabgesetzt worden war, unternahm es nun der Solothurner Speditor Anton Wirz mit seinem eigenen Fuhrmann Benedikt Brunner von Mümliswil, seine Waren im Basler Kaufhaus abzuholen, obschon ihm dieselben bis jetzt durch die Ordinarifuhrleute,[229]) allerdings zu einer etwas höheren Fracht, zugestellt wurden. Nun weigerte man sich aber im Basler Kaufhaus, dem Fuhrmann Brunner die für Wirz bestimmten Waren aufzuladen, unter dem Vorwand, man könnte von dem mit den Solothurner Kehrfuhrleuten abgeschlossenen Vertrag nicht abweichen. Benedikt Brunner aber wurde es frei gestellt, der Gemeinschaft der Fuhrleute beizutreten und sich den mit dem Kehrfuhrwesen verbundenen Bedingungen zu unterwerfen. Daraufhin ersuchte Anton Wirz den Solothurner Finanzrat, seine gerechte Sache in Schutz zu nehmen.

Bald trat nun auch die Solothurner Regierung für ihren Bürger ein und verlangte von Basel, indem sie sich auf die durch die Mediationsakte jedem Schweizer zugesicherte Gewerbefreiheit[230]) bezog, die Aufhebung der verfassungswidrigen Verfügung der dortigen Kaufhausinspektion. Diese fühlte sich jedoch verpflichtet, die auf uralte Observanz oder auf Verträge gegründeten Fuhreinrichtungen gegen alle Eingriffe habsüchtiger Individuen und fremder ränkesüchtiger Fuhrleute zu schützen. Aus diesem Grunde verfügte sie, daß das für Bern,

[229]) Unter dieser Bezeichnung sind hier die regelmäßig im Akkord fahrenden Kehrfuhrleute zu verstehen.

[230]) Vgl. B. V. vom 19. Februar 1803, 20. Kap. Art. 4.

Solothurn und Aarau bestimmte Gut nur den dorthin fahrenden Ordinarifuhrleuten zur Ladung übergeben werden dürfe.

Dem Vorwurf des A. Wirz, das Basler Fuhrwerk wäre zu einem Monopol geworden, begegnete die Kaufhausinspektion mit dem Hinweis auf die Tatsache, daß es jedem Kaufmann oder Krämer frei stehe, mit seinen eigenen Pferden das eigene Gut abzuholen und daß auch Benedikt Brunner der Eintritt in das fragliche Fuhrwerk freigestanden hätte. Natürlich müsse sich das Basler Fuhrwerk, — so hob sie mit Nachdruck hervor —, gewisse Einschränkungen gefallen lassen, die ja schon längst auch für dasjenige von Bern, Lausanne, St. Gallen, Winterthur, Schaffhausen usw. bestünden und zur Verhinderung allzu hoher Frachtpreise dienten.

Solothurn ging jedoch mit den Ansichten der Basler Kaufhausinspektion keineswegs einig und legte besondern Wert auf den lt. Fuhrvertrag vom 1. März 1799 festgesetzten Grundsatz, der besagt, daß der Handelsmann über sein Eigentum verfügen und somit die Güter *ausschließlich* demjenigen Fuhrmann anvertrauen könne, zu dem er das größte Zutrauen hätte. Zufolge des freien Verfügungsrechtes wäre es dem Kaufmann auch unbenommen, mit seinem Fuhrmann die Fracht selbst zu bestimmen. Somit falle sowohl aus Rücksicht auf obige beiden Bedingungen, als auch vor allem infolge der einschlägigen Bestimmungen der Bundesverfassung, der Umstand weg, daß der Kaufmann nur mit seinen eigenen Pferden seine Waren in Basel abholen könne. Infolgedessen erklärte Solothurn auf das nachdrücklichste, von seiner Ansicht keineswegs abstehen zu können und die Festhaltung derselben seinem Angehörigen schuldig zu sein. Sollte Basel den oben zitierten Grundsatz, das freie Verfügungsrecht des Kaufmanns betreffend, anerkennen, würde die Solothurner Regierung ihren Finanzrat ermächtigen, mit der Basler Kaufhausinspektion, unter Vorbehalt gegenseitiger Ratifikation, einen Vertrag über die übrigen fuhrpolizeilichen Gegenstände abzuschließen; sofern jedoch die gewünschte Zustimmung Basels ausbliebe, sehe sich die Regierung Solothurns gezwungen, die Dazwischenkunft der Bundesbehörde anzurufen, um diesen Streit endlich zu beseitigen.

Basel gibt in einem Schreiben vom 13. Februar 1811 an die Solothurner Regierung zu, daß das Fuhrwesen nur mit gegenseitiger Uebereinstimmung geordnet werden könne, hält sich aber über die Schädlichkeit auf, die durch Abweichung vom Ordinarifuhrwesen entspringen müßte.[231])

In einem vom 30. Oktober 1811 datierten Gutachten nimmt die Basler Kaufhausinspektion Stellung zu den von Solothurn gemachten Ansprüchen auf Freistellung des Fuhrwesens. Es

[231]) St. A. S., Rats-Manual 1811, S. 193.

lohnt sich, auf diese interessante Begutachtung etwas näher einzutreten. Zunächst tritt die Kaufhausinsepktion der Behauptung Solothurns entgegen, daß der Handelsmann, der über sein Eigentum frei verfügen könne, auch ebenso willkürlich über die Lieferung seiner Waren disponieren dürfe. Diese Behauptung, so führte sie aus, sei nach den Grundsätzen des reinen Naturrechts[232]) allerdings richtig; allein wie bereits erwähnt, erfordere der heutige Drang der Zeitumstände vielfache Abweichung hiervon und mache es zur heiligen Regel, daß in jedem Staat, der sich die Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung angelegen sein lasse, das partielle Wohl jederzeit dem öffentlichen Interesse weichen müsse.[233])

Die Kaufhausinspektion begriff auch nicht, weshalb Solothurn zuerst die Auflösung der bisherigen Fuhrordnung fordern und erst nachträglich eine Fuhrpolizei anordnen wolle. Sie glaubte vielmehr, das Wesen einer zweckmäßigen Fuhrpolizei bestehe in folgendem:

1. In einer bestimmten unparteiischen Fuhrordnung.

2. In der Anstellung bekannter und vermöglicher Fuhrleute, die eine angemessene Kaution stellen, wodurch der Kaufmann vor Betrug oder Nachlässigkeit gesichert wird.

3. In einer obrigkeitlichen Frachtstipulation, die je nach den Umständen zu erhöhen oder herabzusetzen wäre.

4. In der Aufstellung zweier Handelsbehörden, welche in Hinsicht auf die drei obengenannten Punkte und das Fuhrwesen überhaupt in freundschaftliche Verbindung treten und somit eine gemeinschaftliche Oberaufsicht darüber führen, wie dies bei andern Ständen (Luzern, Schaffhausen usw.) der Fall ist.

---

[232]) Basel anerkannte somit die Ansprüche Solothurns im Rahmen des Naturrechts, stellte aber das positive Recht, welches das partielle Wohl dem öffentlichen Interesse aufzuopfern hat, dem, in der natürlichen Freiheit des Menschen gipfelnden Idealrecht entgegen; denn als solches müssen wir das Naturrecht werten, das ja seine Entstehung philosophischen Theorien und nicht etwa positiver Ueberlieferung zu danken hat. Die Kaufhausinspektion nahm also eine eigenartige Doppelstellung ein. Sie konnte zwar den allgemein gültigen Rechtsgrundsätzen des — nach Ansicht der Denker des 18. Jahrhunderts — höheren, absolut geltenden Naturrechts ihre Zustimmung nicht versagen, gab aber dennoch dem positiven Recht den Vorrang und betrachtete somit das Naturrecht nicht mehr als ein bindendes Rechtsgesetz. Vgl. hierzu: von Gierke, Otto, Johannes Althusius und die Entwicklung der naturrechtlichen Staatstheorien, 3. Aufl., Breslau 1913, S. 297.

[233]) Wir finden denselben Gedanken, wenn auch etwas anders formuliert, in der „Ersten Verfassung der helv. Republik I. Titel 5. „Die natürliche Freiheit des Menschen ist unveräußerlich. Sie hat keine andere Grenzen als die Freiheit jedes andern und gesetzmäßig erwiesene Absichten eines allgemein notwendigen Vorteils.“ A. H. I/567.

Ganz anderer Ansicht war der Finanzrat Solothurns.[234]) Er hielt es nicht für ausgeschlossen, daß die Basler Fuhrleute von der Solothurner Fuhr verdrängt würden, wenn die Kaufleute die Freiheit hätten, ihre Fuhrleute selbst zu wählen. Auch glaubte er, daß bei der freien Wahl des Handelsstandes, sich seine Fuhrleute zu dingen, die Kaufhausbeamten in Basel, die auf den gegenwärtigen Streit einen besondern Einfluß zu haben schienen, einigermaßen mehr Arbeit und Mühe bekommen würden.

Um den zwischen den Ständen Basel und Solothurn schwebenden Differenzen ein Ende zu machen, haben die beiden Kantonsregierungen, gemeinsam mit derjenigen von Bern, die uns bereits bekannte Vereinbarung vom 16. Juli 1812 getroffen.[235])

Schon 1814 beschwerten sich jedoch die Solothurner Fuhrleute Dettweiler und Baumer, daß, ungeachtet der vor zwei Jahren zugunsten des Ordinarifuhrwerks getroffenen Vereinbarung, mehreren Nebenfuhrleuten geladen werde, und zwar bisweilen auf Grund falsch adressierter Frachtbriefe, wodurch das obrigkeitlich anerkannte Fuhrwerk beträchtlich Schaden leide. Daraufhin erteilte die Kaufhausbehörde dem zuständigen Bestätter die Weisung, ausschließlich obrigkeitlich anerkannten und keinen andern Fuhrleuten zu laden oder Ausgangszeichen[236]) zu erteilen.

Als dann 1817, nach Erlöschen des mit Dettweiler und Baumer eingegangenen Fuhrvertrages, eine Einigung hinsichtlich der Frachtpreise nicht mehr erzielt werden konnte, gelang es G. Cartier, dem Großrat von Oensingen, mit Hilfe des Solothurner Handlungskomitees, die Solothurner Fuhr in seine Hand zu bekommen. Basel gab aber sein Einverständnis hierzu nur unter der Bedingung, daß Cartiers Fuhrhalter sich dem Basler Kaufhaus und Zollreglement unterwerfe. Das Monopol Cartiers dauerte aber nur kurze Zeit; denn nach wenigen Monaten schlossen auch Dettweiler und Baumer mit dem Solothurner Handlungskomitee einen neuen Fuhrvertrag auf drei Jahre, wobei der Frachtsatz von Basel bis Solothurn auf 16 bz. per Ztr. Markgewicht, derjenige von Solothurn bis Basel aber nur auf 10 bz. per Ztr. Solothurner Gewicht festgesetzt wurde.[237]) Da die genannten Gewichte nur um 2.5 kg verschieden sind, erscheint die Differenz der beiden Frachtsätze um so auffallender. Sie findet aber ihre Erklärung in einer sehr geringen Rückfracht; denn die Fuhrleute mußten froh sein, in Solothurn überhaupt

---

[234]) St. A. S., Rats-Manual 1812, S. 352.
[235]) Vgl. S. 116, 117.
[236]) Vgl. S. 91.
[237]) 1 Ztr. Markgewicht = 49.3 kg. Vgl. Mulsow, H. S. 31. 1 Ztr. Solothurnergewicht = 51.8228 kg. Vgl. hierzu Baumann, S. 179.

eine Ladung für Basel zu bekommen, war doch diese als Brückenkopf an der Aare gelegene Stadt bekanntlich eine wichtige Transitstation der viel befahrenen Morseeroute.

Es ist uns leider, infolge gänzlichen Versiegens der Quellen, nicht möglich, die Weiterentwicklung dieses Fuhrwesens über 1820 hinaus zu verfolgen. Wir glauben aber, unsere zu Beginn dieses Kapitels geäußerte Vermutung, Solothurn werde den Gütertransport wenn immer möglich von gesetzlichen Schranken frei zu halten suchen, dürfte durch obige Darstellung eine hinreichende Bestätigung erfahren haben.

2. Der zentralschweizerische Straßenzug.

Die Luzerner Fuhr.

Bei der Untersuchung der Transportorganisation auf dem zentralschweizerischen Straßenzug wird man nicht verkennen dürfen, daß die von Basel über den untern Hauenstein, Olten, Zofingen und Sursee nach Luzern führende Verkehrslinie nur als *Teilstück* der großen transkontinentalen von der Nordsee rheinaufwärts über den Gotthard nach dem Mittelmeerbecken sich hinziehenden Handelsstraße zu betrachten ist. In diesem Zusammenhang gesehen, verstehen wir es, wenn auf der Strecke Basel—Luzern dem Transit gegenüber dem binnenschweizerischen Verkehr während der gesamten Zeitspanne unserer Betrachtung eine hervorragende Bedeutung beigemessen wurde. Dieser Umstand mag die genannten Städte schon frühzeitig veranlaßt haben, den Handelsverkehr unter staatliche Aufsicht zu stellen.

So begegnet uns denn bereits 1681 die Einrichtung eines Ordinarifuhrwerks. Nach damaliger Vereinbarung sollten in Basel sowohl wie in Luzern die Waren künftig keinen andern als dem Ordinarifuhrmann aufgegeben werden. Die Fracht durfte per Ztr. 18 bis 20 bz. nicht übersteigen. Ob der Inhaber dieses Fuhrwerks ein Luzerner oder Basler Bürger war, läßt sich heute nicht mehr feststellen. Neben zahlreichen Luzerner Fuhrleuten, die sich vorwiegend mit dem Weintransport aus dem Elsaß über Basel nach der Innerschweiz befaßten, treffen wir 1711 den Ordinarifuhrmann Claus Frey von Sempach, der sich beklagte, daß er zu seinem großen Nachteil des öftern mit halb leeren Wagen von Basel abfahren müsse. Da er nämlich mit seinem Fuhrwerk nicht immer rechtzeitig in Basel eingetroffen war, hatten sich einige Kaufleute veranlaßt gesehen, ihre Waren über Aarau nach Luzern zu senden.[238]) Als es sich dann gezeigt hatte, daß das Ordinarifuhr-

[238]) Zur Umgehung des untern Hauensteins diente sehr wahrscheinlich die von Bern 1706 erstellte Benkenjochstraße. Vgl. oben S. 17, 25 ff.

werk sich nicht nur verspätete, sondern monatelang überhaupt ausblieb, erfreute sich die Aarauer Route einer stets zunehmenden Beliebtheit, um so mehr da, wie dies aus einer Aeußerung des Basler Kaufhausschreibers vom Jahre 1728 hervorgeht, die Spedition über Aarau billiger zu stehen kam, als auf dem direkten Wege über Olten. Trotzdem ist anzunehmen, daß, wenn man in Basel damit hätte rechnen können, seine Waren auf den bestimmten Tag und zu einem billigen Preis fortzubringen, dem Ordinarifuhrwerk um der Sicherheit willen der Vorzug gegeben worden wäre.[239])

Luzern machte nun Anstrengungen, das seit einiger Zeit ausgebliebene Ordinarifuhrwerk wieder aufzunehmen und die Fracht für die Talfahrt auf 20 gem. bz. und für die Bergfahrt auf 20 gute bz. per Ztr. festzusetzen. Doch sollte der Ordinari-Güterwagen vor dem Nebenfuhrwerk mit voller Ladung versehen werden. — Die meisten Basler Kaufleute erklärten sich mit diesen Vorschlägen einverstanden und anerboten sich, in Anbetracht der Sicherheit und Bequemlichkeit einer Ordinarifuhr, für den Ztr. Strümpfe und „feine" Waren 20 gute bz. als Gegenwert der Berg- und Talfracht zu bezahlen, sofern der Fuhrmann das gewöhnliche Gut wie Tabak, Reis usw. zu einem möglichst billigen Frachtsatz spedieren würde. Insbesondere aber hätte ein jeweiliges Ordinarifuhrwerk sich so einzurichten, daß es mit dem Kurs des Altdorfer Marktschiffes in Luzern übereinstimmt, und dann sollte diese Fuhr wie bisher zwischen einem Luzerner und einem Basler Bürger abwechseln.[240]) Die Kaufmannschaft war jedoch nicht gehalten, dem Ordinarifuhrmann alle für Luzern bestimmten Güter zu übergeben; kam es doch bisweilen auch vor, daß der Fuhrmann das gemeine Gut zugunsten des feinen vernachläßigte und dadurch die Kaufleute veranlaßte, eine andere Route zu wählen.

Es gelang offenbar Luzern, das Ordinarifuhrwerk nach seinem Wunsch, jedoch im Einverständnis mit der Basler Kaufmannschaft, wieder in Gang zu setzen; denn während der nächsten drei Jahrzehnte wird über dieses Fuhrwesen weder von der Luzerner noch der Basler Behörde irgendwelche Klage geführt.

Im Jahre 1762 teilte sich der uns von der Morseefuhr her bekannte Joh. Jakob Iselin mit Egermann in die Luzernerfuhr insofern, als dieser berechtigt war, jeweils den 3. Wagen zu laden. Als sich 1768 Egermann beschwerte, er wäre seit drei Tagen mit seiner Fuhr zurückgehalten worden und hätte fast keine Ladung erhalten, da Iselin mit *vier* Wagen nach Luzern

[239]) Vgl. St. A. L., Handel, Schreiben v. 8. November 1728.

[240]) Das Luzerner Ordinarifuhrwerk wurde seit einigen Jahren quartalsweise einerseits vom Basler Rappenwirt Joh. Märkten, hernach von seiner Witwe, anderseits aber von einem Luzerner Bürger oder Untertanen geführt. Vgl. St. A. L., Handel 1728.

gefahren sei, anerbot sich die Basler Kaufhausbehörde, Egermann inskünftig gegen die wider die Ordnung handelnden Bestätter in Schutz zu nehmen.

Im Herbst 1777 ersuchte Luzern die Basler Kaufhausherren, dafür zu sorgen, daß dem Luzerner Bürger Hch. Schallbretter und seinen beiden Söhnen zu einer Güterfuhr verholfen werde. Schallbretter hatte bereits den gegenwärtigen Inhaber Iselin um Mitbeteiligung an der Luzerner Fuhr gebeten und diese zwar für seine Söhne, nicht aber für sich selbst erhalten.

Am 24. September 1777 wurde zwischen den Güterfuhrleuten Iselin von Basel und Hch. Schallbretter von Luzern folgende Vereinbarung getroffen: Schallbretter wird als Fuhrmann in die Fußtapfen des Peter von Wyhl von Altishofen[241]) treten, mit dem Vorbehalt, daß sein, nämlich Schallbretters Fuhrwerk nur in einem Wagen bestehen und den Namen Iselin führen soll. Der Wagen Schallbretters hat in Luzern mit der Iselinschen Fuhr abzufahren und mit dieser gleichzeitig in Basel einzutreffen. Sollte es sich ergeben, daß mehrere Wagen von Basel nach Luzern fahren, in Luzern aber wenig abzuführende Güter vorhanden wären, so sollten diese pro rata auf die Wagen verteilt werden. Dagegen verspricht Schallbretter, die von Luzern nach Basel zu führenden Seidenballen auf die Iselin eigentümlich zustehenden Wagen zu laden. Ferner sollte der für Basel bestimmte „kommissionierte" Reis auf die Wagen der beiden Fuhrleute pro rata verteilt werden.

Obwohl dieses Abkommen ohne Zutun der Basler Kaufhausherren zustande gekommen war, wurde es von ihnen dennoch gutgeheißen und Iselin wurde die gewissenhafte Beobachtung desselben anbefohlen.[242])

Ganz ähnlich wie bei der Solothurner Fuhr lassen sich auch hier die Bestrebungen zur Monopolisierung des Güterfuhrwerks wahrnehmen und verfolgen.

1786 treffen wir J. J. Iselins Sohn Hieronymus im Besitz des Luzerner Fuhrwerks, und zu Anfang des 19. Jahrhunderts erteilte die Luzerner Polizeibehörde der Iselinschen Fuhr die Erlaubnis, auf der Straße Basel—Luzern auch an gebotenen Feiertagen ungehindert zu passieren. Im Jahre 1805 teilte H. Iselin das Ordinarifuhrwerk mit Schallbretter und Egermann —

---

[241]) Peter von Wyhl war offenbar der Nachfolger Egermanns, doch läßt sich dies aktenmäßig nicht nachweisen.

[242]) Von einer Gleichberechtigung der vertragschließenden Parteien konnte bei diesem Abkommen keine Rede sein; denn erstens durfte Schallbretter, bzw. seine Söhne, nur mit einem Wagen fahren, und dann mußten die eine hohe Fracht abwerfenden Seidenballen Iselin allein übergeben werden, sodaß sich, obgleich beide Kontrahenten unter derselben Firmenbezeichnung „Iselinsche Fuhr", ihrem Gewerbe nachgingen, Schallbretter doch in einem starken Abhängigkeitsverhältnis zu Iselin befand.

wahrscheinlich ein Sohn des oben genannten gleichnamigen Fuhrmanns — in der Weise, daß Iselin 3, den beiden Luzerner Fuhrleuten aber nur je 1 Wagen zukam, wobei dann aber alle übrigen Nebenfuhrleute ausgeschlossen waren. Ein Jahr später wurden die drei Wagen des H. Iselin beim Wirtshaus zum „Emmebaum" eine halbe Stunde vor Luzern angehalten und unter polizeilicher Bewachung nach der Stadt gebracht, weil man Iselin verdächtigte, Briefe mitgenommen zu haben, wozu er nicht berechtigt war. Iselin erklärte, die Verordnung, keine Geldgroups und Pakete unter ⅛ Ztr. für seine Fuhr anzunehmen, stets aufs beste befolgt zu haben und beschwerte sich gegen dieses Vorgehen bei der Basler Kaufhausbehörde, die sich der obrigkeitlich anerkannten Ordinarifuhr des H. Iselin annahm und bei der zuständigen Behörde in Luzern den Einspruch erhob, ein so angesehenes, schon längst von beidseitigen Behörden anerkanntes Fuhrwerk sei im Kaufhaus zu Basel im Beisein beeidigter Beamter, nicht aber auf offener Straße von Polizeidienern zu untersuchen.

Da jedoch die Vorstellung der Kaufhaus-Inspektion keine Beachtung gefunden hatte, sah sie sich veranlaßt, den Kantonsrat anzurufen, der sich seinerseits bei der Regierung in Luzern für die künftige Sicherheit dieses öffentlichen Fuhrwerks nachdrücklich verwenden sollte. — Nach dem 1807 erfolgten Ableben des hochangesehenen und reich begüterten Hieronymus Iselin übernahm Achilles Miville[243]) das Luzerner Ordinarifuhrwerk.

Am 2. Januar 1808 erhielt die Luzerner Handelskammer Kenntnis von beträchtlichen Warensendungen, die seit einiger Zeit von Altdorf über Zug nach Basel geleitet wurden, was zweifelsohne günstigeren Frachtbedingungen, die vor allem für den Reis in Frage kamen, zuzuschreiben war.

Luzern beantragte deshalb die Fuhrpreise wie folgt herabzusetzen: den Sack Reis von 25 auf 23 bz.; das Bergcollo von 32 auf 28 bz.; den Ztr. Waren von 30 auf 26 bz.

In seiner Antwort auf das Ansuchen der Luzerner Handelskammer wies Miville darauf hin, daß weder die Kaufleute in Basel, noch diejenigen in Luzern bisher eine Frachtermäßigung verlangt hätten, weshalb er nicht einsähe, warum *er* dazu schreiten sollte. Auf jeden Fall stünde es ihm frei, den Weg von Altdorf über Zug zu nehmen, wenn die Umstände es erforderten.

Da Miville keineswegs gesinnt war, auf die Vorschläge der Luzerner Handelskammer einzutreten, gestattete diese dem Lorenz Käppelin von Sempach, einen Teil des Fuhrwesens nach Basel zu übernehmen.[244]) Bald darauf traf Käppelin nicht nur

[243]) Achilles Miville (1784—1842) war ein Neffe des H. Iselin.
[244]) St. A. L. Sust- und Speditionswesen 1808.

mit Reis, sondern auch mit Bandwaren und Oel in Basel ein. Darüber entrüstete sich die Basler Kaufhausinspektion, die in einem solchen Vorgehen eine Beeinträchtigung der Rechte des Güterfuhrhalters Miville erblickte und nicht begreifen konnte, daß nun von der bisherigen, mit Luzern gemeinsam eingerichteten „Iselin Ordinari Fuhr", an der doch schon der Luzerner Schallbretter beteiligt war, plötzlich abgewichen wurde. Basel hoffte infolgedessen, Käppelin werde aus dem Basler Fuhrwerk wieder ausscheiden.

Die Luzerner Handelskammer erwiderte aber der Kaufhausinspektion in Basel, es sei Käppelin erlaubt worden für die Hälfte des Basler Fuhrwerks einzustehen, da nur auf dieseWeise die hohen Frachtpreise, die Iselin[245]) nicht ermäßigen wollte, herabgesetzt werden könnten. Im übrigen sehe Luzern einer freundschaftlichen Erledigung dieser Angelegenheit entgegen, müsse aber an dem Grundsatz festhalten, einem verderblichen Monopol, das zu jedermanns Schaden gereiche, ein Ende zu machen. Da die Pässe durchs Tirol und durch Savoyen immer mehr in Aufnahme kämen, sei es höchste Zeit, auch für den Gotthardpaß zu sorgen und die schädliche Lokalpolitik, die einen so wichtigen Nahrungszweig unterbinden könnte, aufzugeben.[246])

Mit Schreiben vom 9. Juli 1808 ersuchte Basel den Schultheißen Luzerns um Vermittlung in der Angelegenheit Käppelin. Dabei wurde erwähnt, Basel hätte bisher drei, Luzern zwei Wagen geführt, und die Basler Kaufmannschaft könne sich die Einmischung eines neuen Fuhrmanns um so weniger gefallen lassen, als die meisten Fuhrartikel entweder Basler Eigentum oder Kommissionsgut seien und sie ihre Güter der Iselinschen Fuhr, deren Vorsteher nun Achilles Miville wäre, anzuvertrauen wünschte. Miville hätte auf einer Geschäftsreise wahrnehmen müssen, daß sein Konkurrent Käppelin von der Luzerner Handlungskammer als Standesfuhrmann qualifiziert wurde und ihm zwei Ladungen feiner Güter zum voraus zugesichert wurden. Käppelin hätte Seide nach Basel geführt und die bisherige Ordinarifuhr müßte sich mit Reis, einem ganz unbeträchtlichen und mit Schaden verknüpften Artikel begnügen. Wenn man bedenke, daß der Luzerner Handelsstand von fünf Wagen Gut, die wöchentlich nach Basel kommen, kaum einen mit eigenem Gut befrachte und das übrige meistens auf hiesige Rechnung sei, so könne man nicht begreifen, wo die Luzerner Handlungskammer das Recht herleiten wolle, der Basler Kaufmannschaft in bezug auf die anzunehmenden Fuhrleute

[245]) Der Name Iselin hatte sich so sehr eingebürgert, daß lange nach der Uebernahme des Fuhrwerks durch Miville noch von der Iselinschen Fuhr gesprochen wurde.

[246]) Vgl. oben S. 111.

Gesetze vorschreiben zu wollen und dies, ohne es der Mühe wert zu erachten, wenigstens für ihre Sicherstellung zu sorgen.

Wie stellte sich nun die Luzerner Handlungskammer zu diesen Anschuldigungen?

Luzern pochte vor allem auf die durch die Vermittlungsakte garantierte Handelsfreiheit und die durch billige Grundsätze garantierten und jedem Kanton zustehenden Rechte auf das Fuhrwesen. Nach der Ansicht der Handlungskammer wäre ferner zu berücksichtigen, daß, wenn „Iselin" das Fuhrwerk für die Zukunft ausschließlich zugesichert bleiben sollte, die Folgen davon für Handelsstand und Transit höchst bedenkliche wären, da nie zu erwarten sei, daß auf diese Weise die Frachtsätze den Zeitumständen angepaßt würden. Man sollte ferner beachten, daß den Kantonsangehörigen von Luzern und Basel ein gleiches Anspruchsrecht auf das Fuhrwesen gebühre, welches aber erstere nie genossen haben, weil die Fuhr Schallbretter nur unter Iselins Vormundschaft und Protektion, zufolge einer an diesen zu zahlenden Abgabe,[247]) geduldet wurde. Es sei unstreitig, daß Iselin seine Fuhrpreise nur mit Unterstützung der Behörde in solcher Höhe halten konnte, da sie selbst diejenigen der beschwerlichen Säumerstraße am Gotthard übertrafen. Nach einer hierüber angestellten Berechnung ergab sich pro Ztr. Ware für die Strecke Bellenz—Luzern dieselbe Mittelfracht wie für diejenige von Luzern nach Basel, obschon die Gotthardstraße sechs Stunden länger ist und größtenteils gesäumt werden muß und ungeachtet der beträchtlichen Zölle dieses Bergpasses. Da „Iselin" gedroht hätte, eine andere Straße zu befahren, wenn ihm die von ihm geforderten Frachtsätze nicht mehr bezahlt würden, wäre der Beweis erbracht, daß er sich auf der Straße von Luzern nach Basel als Alleinherrscher betrachtete. Dieses Benehmen veranlaßte die Handlungskammer, ihm einen Luzerner Fuhrmann mit niederigeren Frachtpreisen zur Seite zu stellen und zu verfügen, daß dem einen wie dem andern geladen werden sollte.

Daraufhin verweigerte Basel Käppelin jede Rückladung; auch dasjenige Gut, das bestimmt durch dessen Fuhr gefordert wurde, sollte er nicht erhalten.

Sogleich antwortete Luzern mit Repressalien und verfügte, es könne dem Basler Fuhrmann in Zukunft nur dasjenige Gut in Luzern geladen werden, das nach voller Ladung der Luzerner Fuhr noch abzuführen wäre.

Am 24. September 1808 ersuchte der Güterfuhrhalter Achilles Miville die Basler Regierung, bei der zuständigen Behörde

[247]) Läßt sich laut Vereinbarung vom 24. September 1777 eine Vormundschaft und Protektion Iselins nicht bestreiten, so war doch anderseits von einer Abgabe von seiten Schallbretters nicht die Rede. Vgl. Anm. S. 125.

in Luzern zu intervenieren, um ihn in seinen Rechten gegen den Güterfuhrmann Käppelin zu schützen, der wöchentlich einmal mit einer Ladung feinen Gutes nach Basel komme und in seinen Frachtbriefen die Bezeichnung Iselinsche Fuhr im Luzerner Kaufhaus durchstreichen und mit seinem Namen ersetzen lasse. Die Basler Kaufmannschaft hatte in einem Zirkularschreiben den bestimmten Willen geäußert, daß sie ihre von Luzern kommenden Güter durch keine andere als die „wahre Iselinsche Fuhr" transportiert zu sehen wünsche; widrigenfalls sie keine Fracht bezahlen würde. Käppelin hielt sich nicht an dieses Schreiben und mußte es in Kauf nehmen, daß ihm die Frachtbriefe unbezahlt zurückgegeben wurden.

Die Handlungskammer in Luzern setzte sich für Käppelin ein und glaubte, die verweigerte Fracht eintreiben zu können, indem sie dem Meisterknecht Mivilles 44 fl. an Frachtvergütung zurückhielt, wogegen dieser Einspruch erhob und, da man ihm kein Gehör schenkte, die ganze Fracht samt Spesen bis auf weiteren Bescheid zurückließ.

Basel wurde in dieser Angelegenheit bei der Luzerner Regierung vorstellig und bat sie, ihre Handlungskammer zu veranlassen, dergleichen eigenmächtige Verfügungen zu unterlassen. Drei Wochen später wurde, ungeachtet dringendster Proteste einer Anzahl Basler Kaufleute, noch immer alles Seidengut dem Fuhrmann Käppelin zugeteilt, während Miville sich mit Reis und andern „groben" Gütern begnügen musste. Da auch mehrere Basler Handelshäuser Käppelin die Fracht verweigerten, weil ihr ausdrücklicher Wille, ihr Gut Miville zu übergeben, nicht befolgt worden war, so wurde diesem in Luzern an Frachten ein beträchtlicher Betrag pfändungsweise abgezogen.

Ueber diese willkürlichen Verfügungen entspannen sich langwierige, ergebnislose Verhandlungen zwischen dem Basler Kaufhaus und der Luzerner Handlungskammer, die erst zu einem Ergebnis führten, als sich die Regierungen von Basel und Luzern der Sache annahmen.

So wurde in den im Jahre 1810 über das Luzerner Fuhrwesen geführten Unterhandlungen vorgeschlagen, das feine Gut ohne Ausnahme den obrigkeitlich anerkannten Fuhrwerken zu reservieren; ferner sollte an den gewöhnlichen Ladungstagen kein Gut, das geringe nicht ausgenommen, auf Nebenfuhren verladen werden. Sollte soviel geringes Gut angehäuft werden, daß es von den Ordinarifuhrwerken nicht aufgenommen werden könnte, so wäre es auf Antrag Luzerns von Nebenfuhren weiterzutransportieren. Dieser Fall hatte sich in den letzten zwei Jahren öfters ereignet, als große Mengen Reis in Luzern angehäuft wurden. Insbesondere Basler Handelshäuser bedienten sich dann der Nebenfuhren, um den größten Teil des angehäuften Reises abzutransportieren. Als aber auch die Nebenfuhren

zum Abtransport desselben nicht mehr ausreichten, mußte man sich der Wasserfahrt bedienen. — Ferner waren es *fremde*, *französische* und z. T. *niederländische* Fuhrleute, die ihre Landesprodukte nach Luzern transportierten und auf der Rückfahrt geringes Gut, vor allem Reis mit sich nahmen.

Mit einem Schreiben vom 11. Juli 1810 machte Luzern folgenden Vorschlag zwecks Regelung des Fuhrwesens:

„In äußerst dringenden Fällen, wo die Fuhren schon abgegangen wären und ohne Nachteil der folgende Ordinari-Ladungstag nicht abgewartet werden könnte, soll für die Abführung des feinen Guts bei einer von den beidseitigen Kantonsregierungen hierfür besonders bestellten Behörde um eine besondere Einwilligung nachgesucht werden, die aber nie ohne die erwiesene Notwendigkeit der Fortschaffung dieses feinen Guts erteilt werden darf."

Auf Antrag der Basler Kaufhausinspektion, die nichts sehnlicher herbeiwünschte als eine baldige Begleichung der fortwährenden Differenzen im Fuhrwesen mit Luzern, genehmigte die Basler Regierung obigen Antrag, womit das Fuhrwesen nun endgültig durch eine am 2. bzw. 13. August 1810 getroffene Vereinbarung zur Zufriedenheit beider Kantone geregelt werden konnte.[248]) Wir wollen hier auf die einzelnen Artikel dieser Uebereinkunft nicht näher eintreten, da wir deren Inhalt ja z. T. bereits besprochen haben und anderseits den genauen Wortlaut des Vertrages im Anhang wiedergeben.

Jetzt läßt sich zu unserer Ueberraschung auch ein Solothurner Fuhrmann, Georg Kümmerli von Olten, dahin vernehmen, daß er an der Iselinschen Fuhr beteiligt gewesen sei und zwar mit $^1/_5$, während Luzern mit $^1/_5$ und Iselin bzw. Miville selbst mit $^3/_5$ an diesem Fuhrwerk teilgenommen hätten. Mit Verwunderung, so berichtet Kümmerli, habe er nun durch die Kaufhausinspektion in Basel vernehmen müssen, daß Luzern eine für ihn nachteilige Veränderung vorgenommen habe, wodurch er von erwähntem Fuhranteil gänzlich ausgeschlossen werden sollte. Kümmerli wünschte auch fernerhin an diesem Fuhrwerk beteiligt zu sein und ersuchte die solothurnische Regierung, sich für ihn zu verwenden.[249]) Ob letzteres geschah und mit welchem Erfolg, vermögen wir nicht zu sagen; jedenfalls wissen uns die Akten hierüber nichts mehr zu berichten.

Die 1810 abgeschlossene Uebereinkunft scheint ihre gute Wirkung nicht verfehlt zu haben; denn erst acht Jahre später hören wir wieder von Differenzen im Fuhrwesen. In einer Bitt-

[248]) S. Anhang, S. 157. Der Text ist ohne jede Aenderung wiedergegeben, auch Orthographie und Interpunktion sind mit dem Original identisch.

[249]) S. St. A. S., Rats-Manual v. 1810. S. 905.

schrift vom 14. Januar 1818 beschwerte sich Niklaus Meyer,[250]) Fuhrhalter von Luzern, bei seiner Regierung über die von der Luzerner Handlungskammer sowohl gegen ihn als auch gegen die Iselinsche Fuhr verhängte Suspension im Ordinarifuhrwerk und über die willkürliche und ohne die Zustimmung der Kaufhausinspektion in Basel vollzogene Herabsetzung der Frachten auf 32 bz. vom feinen Gut und auf 17 bz. vom Sack Reis, während in Basel für ersteres 36 und für letzteres 20 bz. bezahlt wurden.

Der Finanzrat des Kantons Luzern hatte daraufhin die von der Luzerner Handlungskammer gegen Niklaus Meyer und Miville verhängte Suspension im Fuhrwesen aufgehoben. Die genannten Fuhrleute mußten sich aber verpflichten, künftig den Reis zu 17 bz., das gewöhnliche Gut zu 30 bz. und das feine Gut zu 32 bz. zu verladen, solange wenigstens, bis sich auch die Handlungskammer mit der Kaufhausinspektion in Basel über die Festsetzung erhöhter Frachten geeinigt hätte.

Basel beantragte, die Fracht für den Reis auf 20, für das gewöhnliche Gut auf 34 und für das feine Gut auf 36 bz. zu erhöhen, wozu die Handlungskammer bemerkte, es scheine, die Basler Behörden zeigen mehr Neigung, für den Nutzen des Fuhrhalters, als für den des handelnden Publikums einzutreten.

Luzern befürchtete von jeder Frachterhöhung eine Beeinträchtigung des Gotthardverkehrs. Als 1817 infolge einer außerordentlichen Teuerung die Luzerner Fuhrleute um eine Frachterhöhung eingingen, die aber laut dem mit Luzern bestehenden Fuhrtraktat nicht einseitig ins Werk gesetzt werden konnte, wollte Luzern nicht auf dieses Gesuch eintreten, sondern vertröstete die Fuhrleute immer auf bessere Zeiten, sodaß offiziell keine Frachterhöhung vorgenommen werden konnte. Inzwischen zeigten sich mehrere Basler Kaufleute bereit, ohne Aufforderung, ja sogar gegen die Absicht der Kaufhausinspektion, den Luzerner Fuhrleuten während der außerordentlichen Teuerung die gewünschten Frachten zu bezahlen; ein Entgegenkommen, zu dem sie nicht nur von ihrem großen Interesse an einer geregelten Luzerner Fuhr geleitet waren, sondern ebenso sehr von ihrer Abneigung gegen das Eindringen der fremden Fuhrleute, die sich bei freier Konkurrenz gewiß eingefunden hätten, um das Fuhrwesen zu billigeren Preisen solange zu übernehmen bis sie die früheren Fuhrleute verdrängt haben würden, um alsdann auch ihrerseits wieder höhere Preise verlangen zu können. — Als ein Zeichen zunehmenden Verkehrs darf es wohl gewertet werden, wenn Basel im Jahre 1823 den Antrag auf

[250]) In welchem Verhältnis der hier erstmals genannte Fuhrhalter Niklaus Meyer an der Ordinarifuhr beteiligt war, läßt sich nicht feststellen.

Ladungsfreiheit stellte, der jedoch von Luzern, mit dem Hinweis auf die Uebereinkunft von 1810, nicht genehmigt wurde.

Doch auch das erwähnte Abkommen von 1810 sollte sich bald überleben; denn wie überall und nicht zum mindesten auf dem Gebiete des Verkehrswesens hat der Gesetzgeber sich den Zeitverhältnissen anzupassen, die der Gesetzgebung immer wieder vorauseilen. Obschon die Bestätter im Basler Kaufhaus ohne Ausnahme alle nach Luzern adressierten Güter den Ordinarifuhrleuten übergaben, gelang es dennoch gewissen Nebenfuhrleuten, Waren nach Luzern zu liefern. Das Nebenfuhrwerk wurde ermöglicht durch Kaufleute, welche die äußerst wohlfeilen Frachtpreise benützen wollten. Da nun die Nebenfuhrleute mit Frachtbriefen für Luzern im Kaufhaus ausnahmslos abgewiesen wurden, stellten sie doppelte oder fingierte Frachtbriefe aus, lautend nach Zofingen, Sursee, oder dergleichen, die dann dem Kaufhausbestätter vorgewiesen und von ihm auch angenommen wurden. Um sich vor derartigen Eingriffen ins Ordinarifuhrwerk zu schützen, wurden in Basel die Bestätter, zwecks Kenntlichmachung derjenigen Güter, die mit fingierten Frachtbriefen geladen wurden, angewiesen, die ihnen zugestellten direkt auf Luzern lautenden Frachtbriefe mit dem Kaufhausstempel zu versehen.

Wie sehr der Ordinarifuhrmann durch die Nebenfuhrleute bedrängt wurde, beweist die Tatsache, daß im März 1823 die Ordinarifuhr mit nicht mehr als 9 Ztr. abfahren mußte, weshalb sich denn auch der Fuhrhalter Meyer in Luzern entschloß, seinen Anteil am Fuhrwerk aufzugeben. Immer mehr schritt die freie Konkurrenz über die ihr durch das Fuhrtraktat von 1810 gesetzten Schranken siegreich hinweg. Dieser Zustand rief gebieterisch einer neuen auf liberaler Grundlage aufgebauten Verständigung.

Im Oktober 1823 gelang es denn auch Basel, mit Luzern eine Uebereinkunft abzuschließen, wobei der bereits 1821 von der Basler Regierung aufgestellte Grundsatz der *freien Konkurrenz* im Fuhrwesen förmlich ausgesprochen und anerkannt wurde.[251])

Wir erachten es der Mühe wert, auf die wesentlichsten Bestimmungen dieses Vertrages näher einzutreten, bilden sie doch u. E. eine wichtige Etappe auf dem Wege zur gänzlichen Freigabe des Verkehrs. Im Gegensatz zu früheren Vereinbarungen war nun jeder Fuhrmann grundsätzlich berechtigt, am Güterfuhrwerk teilzunehmen, nur mußte er sich gegen entsprechende Kaution verpflichten, die Güter während der Dauer eines Jahres zu führen. Diese Kaution wurde auf Fr. 2000.— pro Wagen festgesetzt. Konnte der Fuhrmann keine Realkau-

[251]) S. Luzerner Fuhrvertrag vom 31. Oktober 1823. St. A. L. Sust- und Speditionswesen.

tion leisten, so hatte er der Basler oder Luzerner Kaufhausbehörde gegenüber eine annehmliche Bürgschaft zu stellen. Jedoch waren auch Nebenfuhrleute berechtigt, ohne Kaution zu fahren, auf Gefahr des ihnen verladenden Kaufmanns und ohne Gewährleistung der Bestätter.

Den eingeschriebenen Fuhrleuten, welche Kaution geleistet hatten, sollten alle diejenigen Güter, die ohne Benennung eines Fuhrmanns im Kaufhaus aufgegeben wurden, vorzugsweise und verhältnismäßig zugeteilt und verladen werden.

Sämtliche Fuhrleute waren haftbar für allen Schaden, der den Waren durch ihre Schuld oder Nachlässigkeit zustoßen konnte.[252])

Den eingeschriebenen Fuhrleuten sollten wie bis anhin an den gewöhnlichen Ladtagen in den *Kaufhäusern* die Waren auf- und abgeladen werden, jedoch stand es den Kaufleuten frei, wenn hinreichende Ladung vorhanden war, oder sonstige Gründe vorlagen, auch an andern Tagen zu laden. — Den Handelsleuten und Speditoren wurde frei gestellt, sich mit den Fuhrleuten über die Frachtfestsetzung abzufinden und denselben nach freier Willkür zu verladen.

Den beidseitigen Handelsbehörden sollte, wenn sie es nötig erachteten, vorbehalten bleiben, ein Maximum der Frachten gemeinsam festzusetzen, welches zu überschreiten den Fuhrleuten nicht gestattet war.

Wenn ein eingeschriebener oder Nebenfuhrmann um eine geringere als die gewöhnliche Fracht zu fahren sich verstand, so sollte die wohlfeilere Fracht durch den Bestätter für die gesamte Ladung gleichförmig verschrieben und den verladenden Kaufleuten angezeigt werden.[253])

Zwecks schleuniger Förderung der vorhandenen Güter sollen die eingeschriebenen Fuhrleute veranlaßt werden, die zur Ladung aufgegebenen Güter, sobald sie sich auf 10 Ztr. belaufen, zu verladen und unverzüglich an ihre Bestimmung zu schaffen.

---

[252]) Noch 1842 wies die Luzerner Handlungskammer darauf hin, daß in der Schweiz, im Gegensatz zu Frankreich, eine Limitierung der Verantwortlichkeit, sowohl der Spediteure als der Fuhrleute für die zur Weiterbeförderung übernommenen Gegenstände und Waren fehlt. Man vgl. hierzu den von Napoleon erlassenen *Code de Commerce, Livre I, Titre VI § 108:* Toutes actions contre le commissionnaire et le voiturier, à raison de la perte ou de l'avarie des marchandises, sont prescrites, après 6 mois, pour les expéditions faites dans l'intérieur de la France, et après un an pour celles, faites à l'étranger; le tout à compter pour les cas de perte, du jour où le transport des marchandises aurait dû être effectué, et pour les cas d'avarie du jour où la remise des marchandises aura été faite; sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité.

[253]) Diese Bestimmung steht in gewissem Widerspruch mit derjenigen, die es den Handelsleuten und Speditoren freistellt, die Fracht mit den Fuhrleuten nach Belieben festzusetzen.

Endlich verpflichteten sich die beiden vertragschließenden Regierungen, eine Abänderung in der Einrichtung des Fuhrwesens nur dann eintreten zu lassen, wenn sie sich darüber vorher verständigt hätten.

Vergleichen wir den Fuhrvertrag von 1810 mit dem uns hier vorliegenden von 1823, so tritt aus den Bestimmungen des letztern die unverkennbare Tendenz nach Verselbständigung des Fuhrwesens mit aller nur wünschbaren Deutlichkeit hervor.

Die staatlichen Fesseln, von denen sich der Güterverkehr noch zu Ende des 18. Jahrhunderts allseits umgeben sah, wurden allmählich gelockert, um schließlich der freien Konkurrenz immer mehr Eingang zu verschaffen.

Bezeichnend in dieser Hinsicht ist ein vom 30. Dezember 1823 datiertes, auf die Uebereinkunft von 1823 Bezug nehmendes Rundschreiben des Luzerner Finanzrates an die eidgenössischen Stände, worin dieser seiner vollen Ueberzeugung Ausdruck verlieh, daß eine freie Konkurrenz der Fuhrleute sowohl, als auch eine freie Verfügung der Handelsleute und Speditoren über ihre Güter, — die sie jedem übergeben können, der ihnen die billigste Fracht vorschlagen würde, — wesentlich dazu beitrage, möglichst günstige Frachtbestimmungen zu bewirken.

3. Der ostschweizerische Straßenzug.

a) Die Zürcher Fuhr.

Bis 1801 hatten bekanntlich die von Basel über den Bözberg nach Zürich geleiteten Warentransporte das österreichische Fricktal zu durchqueren, eine Tatsache, deren verkehrs- und zollpolitische Tragweite wir bereits kennen gelernt haben. Der Umstand, daß noch während des ganzen 18. Jahrhunderts gerade der die wichtigsten Handelsstädte der Schweiz miteinander verbindende Straßenzug auf eine verhältnismäßig lange Strecke über nichtschweizerisches Territorium führte, mußte begreiflicherweise auch die Transportorganisation auf der Bözbergroute, je nach den politischen Verhältnissen bald mehr, bald weniger nachteilig beeinflussen. Dessen ungeachtet entwickelte sich zwischen Basel und Zürich ein äußerst reger Warenaustausch und nichts spricht so sehr für dessen Bedeutung, als der Wettstreit der beiden Städte um den Einfluß auf den sich zwischen ihnen vollziehenden Güterverkehr.

Schon seit Anfang des 17. Jahrhunderts hören wir von einer Zürcher Ordinarifuhr, dessen Inhaber damals ein Basler war. Die zunächst so charakteristische Monopolstellung dieses Fuhrwerks erlitt erstmals um die Wende des 17. Jahrhunderts eine Erschütterung. 1694 erschien ein Zürcher Fuhrmann in Basel, um den hier liegenden, für die zürcherischen Meister des Seilerhandwerks bestimmten Hanf abzuführen. Er zog es jedoch vor,

sein Fuhrwerk mit andern Waren, von denen er eine höhere Fracht erhoffen konnte, zu beladen und die Hanfballen dem damaligen Ordinarifuhrmann Melchior Müller zu überlassen, der dann gegen ein solches Vorgehen bei Bürgermeister und Rat der Stadt Basel Protest erhob, die Behörde ersuchend, die nötigen Vorkehrungen treffen zu wollen, damit nicht das Fuhr- und Botenwesen allmählich nach Zürich gezogen würde, was er ernstlich befürchte, da in Zürich schon seit einiger Zeit von der Stabilisierung einer neuen Ordinarifuhr gesprochen werde.[254])

In der Tat gelangte schon im folgenden Jahre Zürich mit der Bitte an Basel, dem Zürcher Salomon Bürcklin zu gestatten, diejenigen Waren, die ihm im Basler Kaufhaus anvertraut würden, ungehindert aufladen und nach Zürich führen zu können, anderseits würde dann auch Zürich sich verpflichten, die Müllersche Fuhr andern Fuhren vorzuziehen. — In Basel hatte sich die Direktion der Kaufmannschaft energisch für ihren Ordinarifuhrmann eingesetzt und insbesondere hervorgehoben, daß Müller sich neuerdings gegenüber der Zürcher- und Basler Kaufmannschaft verpflichtet hätte, sowohl über Aarau als auch „auf permission über das Oesterreichische“[255]) sicher zu fahren und den Frachtpreis so billig wie möglich anzusetzen.[256])

So sehr man sich auch in Basel bemüht hatte, die Müllersche Fuhr als die einzig rechtmäßige hinzustellen, gelang es doch nicht, Bürcklin auf die Dauer vom Ordinarifuhrwerk auszuschließen, da dieser beweisen konnte, daß, wenn *er* nicht fahre, ein anderer dies tun würde, wären doch schon seit langer Zeit Christian Weber von Sulz aus dem Fricktal, ein gewisser Schellenberg aus dem Kanton Zürich und andere mehr mit beladenen Güterwagen hin und her gefahren. — Nach langwierigen Verhandlungen wurde endlich 1698 zwischen Basel und Zürich folgendes vereinbart: Dem Müllerschen Fuhrwerk sollte als dem Ordinari zuerst geladen werden; was alsdann an Waren noch übrig blieb, sollte Bürcklin zur Verfügung stehen.

Damit hatte sich Basel die Vormundschaft in der Zürcher Fuhr noch für einige Jahre sichern können. Doch machte Zürich schon 1709 seinen Einfluß im Fuhrwesen in erhöhtem Maße geltend und verlangte für seine Bürger und Landleute das Recht, alle im Zürcher Waaghaus oder im Basler Kaufhaus vorhandenen Waren, die von der Müllerschen Fuhr nicht abge-

---

[254]) St. A. B. Missiven, Schreiben vom 8. Dezember 1694.

[255]) Ein Umfahren des Fricktals war während des sog. Orleans'schen Krieges nicht nur aus zollpolitischen (vgl. oben S. 25), sondern schon aus rein militärischen Gründen gegeben, wurde doch den Fuhrleuten ohne besondere Bewilligung überhaupt nicht gestattet, in Kriegszeiten österreichisches Gebiet zu befahren. Vgl. auch Burkart, S. 465 ff.

[256]) St. A. B. Missiven, Schreiben vom 25. Januar 1695.

führt werden könnten, wegführen zu dürfen, womit Basel sich einverstanden erklären mußte. Drei Jahre später treffen wir den sehr energischen Fuhrmann Honegger von Basel im Besitz des Ordinarifuhrwerks. Gegen ihn richtete sich eine heftige Anklage der zürcherischen Seiler, Handwerker und Kaufleute, die ihn beschuldigten, seine Fracht so parteiisch einzuteilen, daß mit gleicher Fuhr die einen 16, die andern 24 Batzen pro Ztr. bezahlen müßten. Ferner wurde Honegger vorgeworfen, er dulde nicht, daß außer ihm noch andere Fuhrleute Waren von Basel nach Zürich führten. Die Kläger verlangten deshalb, daß dieses baslerische Fuhrwerk wie von alters her für Bürger und Landleute „eine freie Fuhr" sei. Auch sollte Honegger nicht befugt sein, mehr denn eine Fuhr pro Woche zu laden und zudem angehalten werden, in der Frachtfestsetzung sich der Unparteilichkeit zu befleißen.

Die in dieser Angelegenheit gepflogenen Unterhandlungen der Behörden führten am 24. Februar 1713 zu einem in Hornussen abgeschlossenen ratifizierten Vergleich[257]) zwischen den Deputierten von Zürich und Basel. Sein Inhalt ist folgender:

1. Damit die Kaufleute in Zürich und Basel gleichen Vorteil genießen, soll H. Honegger mit der Ladung seines Wagens in Zürich und Basel auf die Ankunft des Boten und die Austeilung der Briefe warten, „sodaß ein jeder Kaufmann durch den diesmaligen Zürichboten seine Güter beschreiben könne".

2. Honegger wird gestattet, *einen* Wagen zu laden; ist aber in Zürich und Basel mehr Ladung vorhanden, so ist ihm untersagt, weder die beidseitigen Landeskinder, noch andere am Laden zu hindern. Sofern jedoch Honegger einen Beiwagen führt, so ist er berechtigt, auch diesen zu laden; denn es soll jeder Kaufmann mit seinem Gut frei schalten und walten können.

3. Beim Laden sollen die beidseitigen Bürgergüter zu allen Zeiten den Vorzug vor den fremden haben.

4. Honegger soll hinsichtlich der Fracht niemanden bevorzugen.

5. „Der Fuhrlohn soll für diesmalen für den Ztr. feine Waren auf 24 Gutbatzen, für grobe und geringere Waren auf 1½ fl. und für ein Pfund Geld auf 2 Luzerner Schillinge[258]) in der Meinung gesetzt sein, daß der Rheinfelder Zoll nicht inbegriffen sei und für Zürcher Gewicht Zürcher Valuta und vice versa für Basler Gewicht Basler Valuta bezahlt werden. Beiden löbl. Directoriis bleibt es überlassen, den Lohn je nach den Zeitläufen zu bestimmen."

Wir konnten schon wiederholt feststellen, daß das Fuhrwesen kein Monopol der Bürger war, so sehr man dies auch

[257]) St. A. B. Zürcher Fuhr T 2.

[258]) 1 Luzerner Gulden = 40 Schillinge oder 60 Kreuzer = Fr. 1.98 a. W. Vgl. Baumann, S. 127.

im Zeitalter der Zunftherrschaft hätte erwarten dürfen. Obige Uebereinkunft liefert uns aber neuerdings den Beweis dafür, daß die „beidseitigen Landeskinder", d. h. alle Untertanen, zu laden berechtigt waren.

Wie sehr in Zürich die Politik der Handelsfreiheit immer wieder den Ausschlag gab, beweist der Umstand, daß der 1720 von Honegger an die Zürcher Behörde gestellte Antrag, man möchte ihm auch bei der Abfuhr und Spedition der für die Frankfurter Messe bestimmten Güter behilflich sein, mit der Begründung zurückgewiesen wurde, es müsse vollständig den hiesigen Kaufleuten überlassen werden, die Waren ihm oder einem andern Fuhrmann zur Spedition zu übergeben.

Als Honegger 1727 starb, wurde Jakob Gaß Inhaber des Zürcher Ordinarifuhrwerks, und zehn Jahre später gelang es dann dem uns bereits von der Morseefuhr her bekannten Hieronymus Iselin d. Ä., dieses Fuhrwerk zu erwerben. In welcher Weise Iselin der Schwierigkeiten Herr wurde, die er bei Ausübung seines Berufes als Zürcher Ordinarifuhrmann zu überwinden hatte, erfahren wir aus einem Bericht der Direktion der Basler Kaufmannschaft.[259]) Als die Behörde den Güterfuhrmann Iselin anfragte, ob er sich zu einer Frachtermäßigung verstehen könnte, antwortete Iselin, er hätte bis jetzt nur deshalb keine Aenderung der Frachtsätze vornehmen müssen, weil es ihm gelungen sei, mit „Wirten unterwegs" eine Abmachung zu treffen, dergestalt, daß er sowohl der Zehrung und anderer Notwendigkeiten wegen „nicht allzusehr übernommen werden könnte". So hätte er sich beispielsweise mit den Wirten dahin verständigt, daß sie rechtzeitig die das Jahr hindurch benötigte Menge Hafer aufkaufen müßten und pro Viertel nicht mehr als 2 kr. auf den Ankaufspreis schlagen dürften, was ihm, in Ansehung des ziemlich großen Verbrauchs, die Kosten dieses Fuhrwesens einigermaßen erleichtere. Wenn er aber bedenke, daß die Route eine der allerkostbarsten sei, einerseits wegen der „schlimmen und teils fast unbrauchbaren Straße", die viele Mietpferde erfordere, dann auch wegen des Abgangs an Geschirr und Pferden und endlich infolge der teuern Zehrung und der vielen Zölle, die er an 14 Orten abzuführen habe, so könne er unmöglich unter der bisherigen Fracht von 24 bz. per Ztr. fahren. Sofern jedoch der Kaufmann Zölle und Weggelder, sowie die Gebühren der Fahrten über Reuß und Limmat auf sich nehmen würde, wäre er bereit, den Ztr. zu 18 bz. nach Zürich zu führen.

Die Behörde billigte die Antwort Iselins und stellte ihm sogar das Zeugnis aus, daß ihm tatsächlich, solange er diesem Fuhrwesen vorstehe, keine Frachterhöhung vorgeworfen werden

[259]) St. A. B. Zürcher Fuhr, Brief vom 5. August 1750.

könne und daß er auch stets pünktlich in Zürich eingetroffen sei und noch kein einziges Ordinari gefehlt habe. Ferner erwähnte sie, er führe Farbwaren „gar viel wohlfeiler" und verdiene überdies das Lob, daß er sich das Fuhrwesen sehr angelegen sein lasse und zu keinen Klagen Anlaß gäbe, zumal ein Mann sei, an dem man sich „auf den Fall eines Verlustes oder Schadens zu erholen hätte."

Für die große Bedeutung des Iselinschen Fuhrwerks spricht auch der Umstand, daß Iselin um die Mitte des 18. Jahrhunderts der Zollstatt Brugg jährlich ca. 220 fl. für die über den Bözberg geführten Güter entrichtete, eine verhältnismäßig hohe Abgabe, die wesentlich zum Jahreserträgnis dieser Zollstätte beitrug.[260])

Wie wir in anderm Zusammenhang schon feststellen konnten, gelang es um 1750, infolge der damals neu erstellten Straße Koblenz—Zurzach, die Fuhrleute von der Bözbergstraße zu verdrängen und sie zu veranlassen, von Basel über Waldshut—Koblenz—Zurzach—Baden nach der Limmatstadt zu fahren. Die Frage, ob auch Iselin den Umweg über Koblenz eingeschlagen habe, läßt sich dahin beantworten, daß Iselin sich stets nach seinem Vorteil richtete. Wie er vom 11. Juni bis 11. November 1752 über Olten nach Zürich fuhr, nur um den Schweykart von Rheinfelden, dem der vorderösterreichische Zoll verpachtet wurde, zu einem Nachlaß zwingen zu können, so konnte er auch jederzeit den Weg über Koblenz einschlagen, da man ihm auf dieser Route, ausgenommen in Rheinfelden, bald die Hälfte an Fährelohn, Zoll und Weggeld nachgelassen hatte. Iselin war es nämlich gelungen, an mehreren Orten Verträge über Zoll, Geleite und Fährelohn abzuschließen, denen zufolge er jährlich eine bestimmte Summe bezahlen mußte.[261])

Diese Tatsachen enthüllen nicht nur ein anschauliches Bild über das selbstherrliche Vorgehen Iselins, sie beweisen auch erneut, in welch' unzulänglichem Zustand die Bözbergstraße damals noch gewesen sein muß; wie wäre es sonst zu erklären, daß die Zürcher Fuhr den weiten Umweg über Waldshut—Koblenz des öftern dem Bözberg vorgezogen hat? Wie mangelhaft aber auch die Straßenverhältnisse am Bözberg gewesen sein mögen, so vermochten sie doch keineswegs die Entwicklung des Iselinschen Fuhrwerks irgend wie zu hemmen. Wir haben schon oben gesehen, wie sich Iselin durch Umfahren des Bözbergs immer wieder zu helfen wußte. Im Jahre 1769 gelang es ihm sogar, die Güterspedition nach St. Gallen aufzunehmen. Wegen zu geringer Rentabilität mußte er aber dieses Fuhrwerk bald wieder aufgeben. Sein Nachfolger in der St. Galler

[260]) Heuberger S. 14.
[261]) Heuberger S. 59 ff.

Fuhr wurde J. Lenggenhager von Flawil. Um 1770 ging das Zürcher Fuhrwerk von Hieronymus Iselin auf seinen Sohn Johann Jakob über, der die Behörde um eine Frachterhöhung ersuchte, da es ihm nicht mehr möglich schien, die Güter wie bisher um 20—22 bz. per Ztr. zu führen, ohne bei diesen teuern Zeiten zu Schaden zu kommen. Das Gesuch wurde bewilligt und Iselin ermächtigt, inskünftig auf allen Waren, „die nach dem österreichischen Zolltarif 5 kr. Zoll und darunter vom Wiener Gewicht[262]) geben", 24 bz., auf wollenen und baumwollenen Waren 22.5 bz. und endlich auf denjenigen Gütern, die über 5 kr. Zoll entrichten, 24 bz. zu erheben. — Auf die Länge des Weges wurde merkwürdigerweise gar keine Rücksicht genommen. Iselin konnte nach Belieben über den Bözberg oder über Koblenz—Zurzach nach Zürich fahren, die Frachtsätze blieben dieselben.

Als 1794 Johann Jakob Iselin starb, übernahm sein Sohn Hieronymus d. J. das Zürcher Fuhrwerk. Dem Ansuchen der Basler Behörde, der Güterfuhrmann Hieronymus Iselin d. J. möchte auch von seiten Zürichs als Nachfolger seines Vaters anerkannt werden, wurde entsprochen, unter der Voraussetzung, daß der neue Güterfuhrmann weder die Spedition des Bürgergutes vornachlässigen, noch eigenmächtig Frachterhöhungen vornehmen würde. Infolge der allgemeinen Teuerung erhielt aber Iselin noch im Dezember desselben Jahres die Erlaubnis, die Frachtsätze um 4 bz. per Ztr. zu erhöhen, und wenige Monate später wurde die Fracht für diejenigen Güter, die das Fricktal nicht passieren durften und infolgedessen durch das Baselbiet umgeleitet werden mußten, sogar auf 40 bz. per Ztr. erhöht.

Seit 1798 gelang es Iselin nicht mehr, sich von jeder ernsthaften Konkurrenz frei zu halten. Ein Zürcher Bürger, namens Kilchsperger, begann jetzt die Iselinsche Fuhr zu konkurrenzieren. Iselin beschwerte sich gegen Kilchsperger bei der Zürcher Kaufhausbehörde, die zwar die Vorteile der Iselinschen Fuhr für die Kaufmannschaft durchaus anerkannte, aber gleichsam entschuldigend erklären mußte, daß sie sich in Verlegenheit befände, etwas zu verhindern, was infolge der jetzt herrschenden Begriffe (Gewerbefreiheit![263]) schwerlich mehr gehindert werden könne, da selbst der Hornisser Vertrag von 1713 die hiesigen Bürger auf gleiche Art begünstige wie die baslerischen. Unter diesen Umständen wünsche sie von der bil-

[262]) 1 Pfund Wiener Handelsgewicht = 560.0120 gr. 1 Pfund Basler Handelsgewicht = 493.0620 gr. Vgl. Baumann, S. 41 und 201.

[263]) Obwohl noch durch kein Gesetz garantiert, existierte die Gewerbefreiheit, infolge der durch die französische Nationalversammlung am 4. August 1789 erfolgten Verkündigung der Menschenrechte, doch schon im Reich der ideellen Wirklichkeit. Vgl. oben S. 77 ff.

ligen Denkungsart Iselins, daß dieser zu einem gütlichen Vergleich mit Kilchsperger die Hand biete.

Tatsächlich entschloß sich Iselin zu einer Einigung mit Kilchsperger. Von einer Gleichberechtigung der beiden Fuhrleute, wie man sie auf Grund der „neuen Ideen" hätte erwarten dürfen, war auch jetzt noch keine Rede. Iselin konnte sich nur dazu verstehen, Kilchsperger ein Viertel der vorhandenen Waren zur Spedition zu überlassen, die übrigen drei Viertel sollten ausschließlich Iselin zur Verfügung stehen. Die Tatsache, daß Zürich geneigt war, sich mit diesem Anerbieten abzufinden, ist wiederum ein Beweis für die machtvolle und einflußreiche Stellung Iselins, und spricht überdies für seine Beliebtheit bei der Kaufmannschaft. Zürich legte besonderes Gewicht darauf, daß man den Fuhrmann Kilchsperger in Basel nicht leer zurückfahren lasse; was endlich die Fracht betreffe, so hätten beide Güterfuhrhalter, zur Vermeidung gegenseitigen Nachteils, sich miteinander zu einigen und alle diesbezüglichen Bestimmungen den beidseitigen Kaufhausbehörden zur Genehmigung vorzulegen.[264])

Schon Ende des Jahres 1798 trat an Stelle von Kilchsperger, jedoch unter dessen Namen, Hch. Freihofer von Veltheim, der infolge gütlichen Vergleichs sich mit Iselin genau so wie Kilchsperger, d. h. im Verhältnis von 1:3, in die Zürcher Fuhr teilte. Als dann Freihofer 1803 schuldenhalber zurücktreten mußte, anerbot sich der Zinngießer Konrad Boßhard von Zürich, in die Fußtapfen Freihofers zu treten und ein Viertel der Zürcher Fuhr zu übernehmen. Iselin weigerte sich aber, mit Boßhard zu unterhandeln, da er ihm unlautere Absichten nachweisen konnte. Am 3. Februar 1803 wurde Basel davon unterrichtet, daß Boßhard seine Ansprüche an der Zürcher Fuhr Heinrich Schweitzer, der ebenfalls daran teilzunehmen wünschte, übergeben habe. Zürich empfahl deshalb Schweitzer an Stelle von Boßhard als Teilhaber an der Iselinschen Fuhr. Nach längeren Verhandlungen willigte Iselin schließlich ein, Schweitzer ein Viertel der Iselinschen Fuhr zu überlassen, jedoch nur gegen Stellung einer entsprechenden Kaution.

Durch ein vom 10. Juni 1804 datiertes Schreiben[265]) des Bezirksamtmannes von Baden erfahren wir, daß sich die Knechte Iselins eine Ueberladung von 12 Ztr. durchschnittlich auf jeden Wagen zuschulden kommen ließen, weshalb Iselin in eine Strafe von 10 Louis d'or verfiel. Wie sehr auch Iselin sich gegen die ihm, wie er glaubte, unrechtmäßig auferlegte Strafe verteidigte, konnte er, trotz seiner anerkannten Rechtschaffenheit, keinen Straferlaß erreichen. Auch seine Erklä-

[264]) Vgl. St. A. Z. D 46 Missiven, Schreiben vom 15. Oktober 1798.
[265]) Vgl. auch oben S. 61.

rung, daß die andern Fuhrleute keine gestempelten Ladkarten mitführen wie er, sondern nur vorweisen, was sie wollen und auf diese Weise den Zoll an allen Orten benachteiligen, vermochte die Behörde nicht umzustimmen. In seiner Beschwerde erklärte Iselin ferner, wenn ihm bekannt gewesen wäre, daß nur 50 Ztr. pro Wagen über Baden versandt werden könnten, so hätte er nicht mit seinem in Frage stehenden 70 Ztr. St. Galler Gut beladenen Wagen die Route über Baden, sondern diejenige über Zurzach[266]) eingeschlagen, wobei er sich die Zölle zu Wettingen, Baden, Windisch, Brugg, Frick und Rheinfelden hätte ersparen können. Er hätte sich auch alle Mühe gegeben, das *St. Galler Gut* über Zürich und Brugg zu leiten, was auch vom Kanton Zürich gerne gesehen worden sei und wodurch diese Route und die bestehenden Zölle einen nicht geringen Zuwachs erhalten hätten.

Die Ausführungen Iselins könnten der Vermutung Raum geben, es sei ihm tatsächlich gelungen, auch das St. Galler Gut in der Hauptsache an sich zu ziehen. Wir haben gesehen, wie es schon 1769 dem Iselinschen Fuhrwerk geglückt war, die Güterspedition nach St. Gallen vorübergehend aufzunehmen, wie dann aber bald nachher ein gewisser Joh. Lenggenhager von Flawil sich dieser St. Galler Fuhr zu bemächtigen verstanden hatte. Der Wunsch Iselins war entschieden, das zu vollbringen, was seine Vorfahren nicht hatten vollbringen können, nämlich die seit den siebziger Jahren des 18. Jahrhunderts im Besitz der St. Galler bzw. Basler Fuhr gebliebene Familie Lenggenhager von diesem Fuhrwerk zu verdrängen. Dieser Wunsch ist jedoch nicht in Erfüllung gegangen. Hingegen hatte es die Zürcher Regierung, dies sei hier eingefügt, zu Anfang des 19. Jahrhunderts vortrefflich verstanden, sich der St. Galler Fuhr zollpolitisch zu bedienen, was wir unschwer nachweisen konnten.[267]) Als H. Iselin im Sommer 1807 starb, übernahm sein Neffe A. Miville mit der Luzerner auch gleichzeitig die Zürcher Fuhr.[268])

Immer mehr scheint jetzt das Ordinarifuhrwerk gegenüber dem Aufkommen der Nebenfuhrleute an Bedeutung zu verlieren. Die grundsätzliche Frage nach der freien Konkurrenz[269]) im Fuhrwesen wurde u. W. erstmals 1819 vom Basler Handlungskomitee aufgeworfen. Sehr zurückhaltend äußerte sich hierzu die Kaufhausinspektion, sie hätte diese Frage schon bei früheren

---

[266]) Hier kann es sich wohl nur um die von Zürich über Kloten—Bülach—Glattfelden—Kaiserstuhl nach Zurzach und Basel führende Straße handeln.

[267]) Vgl. oben S. 32.

[268]) Vgl. oben S. 126.

[269]) Bern hatte allerdings schon 1777 diese Frage aufgeworfen, in Basel aber wenig Gehör gefunden. Vgl. oben S. 106.

Anlässen und auch diesmal mit allem Bedacht geprüft, je mehr sie aber dieser Angelegenheit auf den Grund gehe, desto ratsamer finde sie, eine definitive Diskussion solange zu verschieben, bis die nunmehr eingeleitete *Frachtrevision* regelmäßig funktioniere; denn die Frage der freien Fuhrkonkurrenz hänge vollständig vom Gang der periodischen Frachtregulierung ab und sei deshalb erst im Laufe der Zeit zu erörtern.

Was nun die erwähnte Frachtrevision betrifft, so handelt es sich um einen von der Kaufhausinspektion genehmigten Vorschlag des Handlungskomitees, dahingehend, es sei ein gemeinschaftliches Komitee von vier Mitgliedern einzusetzen, welchem Revision und Regulierung der jetzigen, sowie eine halbjährliche Stipulation der künftigen Frachten zu übertragen wäre.

Die gemäß obigem Vorschlag eingesetzte Kommission gelangte dann am 17. Februar 1820 zur Festsetzung der Maximalfrachten; das „Minimum", so meinte sie, werde sich durch die Konkurrenz ergeben. Es wurden jetzt u. a. folgende Frachtsätze aufgestellt:

Nach	Zürich für feine Waren	24 bz.
„	Zürich für gewöhnliche Waren	22 „
„	Winterthur für alle Waren	27 „
„	St. Gallen für alle Waren	40 „

Die Kaufhausinspektion hatte diese Tarife ab 1. Mai 1820 in Kraft erklärt und gleichzeitig die Bestätter beauftragt, darauf zu achten, daß nicht zum Nachteil der regelmäßigen Fuhrleute fremden oder Nebenfuhrleuten geladen werde.

Noch einmal wird hier der Versuch unternommen, das Ordinarifuhrwerk mit behördlichen Maßnahmen aufrecht zu erhalten und die freie Konkurrenz nach Möglichkeit zu unterbinden. Bald genug aber zeigte es sich, daß man auf die Dauer nicht gegen den Strom schwimmen konnte, und schon im Januar 1821 erklärte dieselbe Kaufhausinspektion in Begutachtung eines vom Handlungskomitee eingereichten Entwurfes zu einer zweckmäßigen Einrichtung des schweizerischen Fuhrwesens, daß es jetzt im offenbaren Interesse sowohl der Regierung als der Kaufmannschaft liege, die Anzahl der Fuhrleute *unbeschränkt* zu erweitern, eine Befugnis, gewissermaßen eine Verpflichtung, die man sich wohlweislich schon 1785 förmlich vorbehalten habe.[270]) Vor allem sei aber zu bedenken, daß nun in Deutschland wie in Frankreich die Frachtpreise infolge der dort herrschenden freien Konkurrenz im Fuhrwesen bedeutend vermindert worden seien, sodaß man einer Umgehung Basels nur noch mit der *notwendig* gewordenen Konkurrenz der Nebenfuhrleute zuvorkommen könne.

[270]) Vgl. oben S. 108.

Da sich diese Einsicht durchsetzte, huldigte man jetzt dem Grundsatz, von nun an den Kaufmann oder Speditor an keine vorgeschriebenen Frachtpreise mehr zu binden, sondern es ihm zu überlassen, sein Gut jedem beliebigen, also dem billigst und promptest dienenden Fuhrmann zu laden.

Es versteht sich, daß die freie Konkurrenz den Ordinarifuhrleuten, die gegen Entrichtung einer Kaution verpflichtet waren, auf einen bestimmten Zeitpunkt oder Tag zu fahren, sie mochten vollständige oder auch fast keine Ladung erhalten haben, zum größten Nachteil gereichen mußte. So kann es uns nicht wundern, wenn Miville schon im Dezember 1821 erklärte, er betrachte sich nicht mehr als Ordinarifuhrmann und behalte sich daher vor, gleich den Nebenfuhrleuten die Fracht nach jeweiliger Konvenienz zu stellen.[271])

Die halbjährliche zur Revision der Schweizerfrachten zusammentretende Kommission sah deshalb zunächst davon ab, für Zürich einen bestimmten Frachtsatz vorzuschlagen. Als sie es aber im Frühjahr 1824 wiederum nötig fand, auch Zürich auf die Liste der Maximaltarife zu setzen, ließ der Protest Mivilles nicht auf sich warten. Miville wollte die für sein Luzerner und Zürcher Fuhrwerk stipulierten Frachten nicht anerkennen, da er ja nicht mehr Ordinarifuhrmann sei, sondern sich als Nebenfuhrmann betrachte, gegen welchen „das hiesige Commercium" keine Verbindlichkeit mehr habe, wodurch natürlich auch seine eigene Verbindlichkeit aufgehoben werde. Die Bestimmung der Frachten für jede Art von Waren hänge ja nur von der beidseitigen Konvenienz der Kaufleute und Fuhrleute ab; wenigstens sei dies der Fall mit den fremden Nebenfuhrleuten, von denen man keinen zwinge, um einen einseitig vorgeschriebenen Preis Güter zu führen; er dürfe also wenigstens auf gleiche Rechte Anspruch machen, da er niemanden zwinge, ihm sein Gut, sei es viel oder wenig, anzuvertrauen. Hingegen könne auch er nicht gezwungen werden, Güter von einem Dritten unter nachteiligen Bedingungen anzunehmen. Um also die Kaufmannschaft nicht irre zu leiten, wünsche er, daß die Luzerner- wie auch die Zürcherfracht auf dem neuen Tarif weggelassen werde.

Die Kaufhausinspektion mußte Miville recht geben. Auch ihr erschien die Stipulation von Frachten für Nebenfuhrleute, zu denen nun Miville gehörte, als unzweckmäßig, weil erfahrungsgemäß die Frachtsätze zwischen den Kaufleuten und Fuhrleuten ohne Rücksicht auf das vorgeschriebene Maximum abgeschlossen würden. Nach ihrem Dafürhalten sollte deshalb eine Frachtbestimmung nur noch für die Ordinarifuhrleute Geltung

[271]) H. & G., T 1 Brf. der Vorberatungskommission vom 11. Dezember 1821.

haben, sämtliche Nebenfuhrleute hingegen wären an die jeweilige Konvenienz der Versender zu weisen.

Merkwürdigerweise kehrte sich aber die Frachtregulierungskommission weder um den Protest Mivilles, noch um den Rat der Kaufhausinspektion und ließ sich nicht davon abhalten, auch für diejenigen Orte, für die schon längst kein Ordinarifuhrmann mehr in Frage kam — und das war für die meisten der Fall — Maximalfrachtsätze aufzustellen und zu veröffentlichen, offenbar in der Meinung, daß eine normative Festlegung der Tarife für das Fuhrwesen doch nicht ganz belanglos sein könne. Die letzte dieser Tariflisten datiert von 1835. — Das Fuhrwerk des Achilles Miville, der, wie wir gesehen haben, schon 1821, infolge der überhandnehmenden freien Konkurrenz, vorgezogen hatte, als Zürcher Ordinarifuhrmann zurückzutreten und sich unter die Nebenfuhrleute einzureihen, ging im September 1837 an seinen Neffen Jakob Brenner über.

Seit 1829 läßt sich nachweisen, wie namentlich Seide aus der Lombardei über die Bündnerpässe und weiter über Chur und Zürich nach Basel gesandt wurde. Bereits zu Beginn der dreißiger Jahre riefen diese Seidenspeditionen der sogenannten Eilfuhr, wie wir sie schon im westschweizerischen Fuhrwesen kennen gelernt haben. So erfahren wir, daß in Zürich 1831 der Eilfuhr der Firma Ott & Cie., 1833 derjenigen von Boßhardt, Vater und Sohn, Seidenspeditionen nach Basel übergeben werden. Erst 1845 erwächst diesen beiden Zürcher Firmen eine allerdings namhafte Konkurrenz in der Basler Eilfuhr der Gebrüder Oswald. Wir glauben damit den Beweis erbracht zu haben, daß die Institution der Zürcher Ordinarifuhr in den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts durch das freie Fuhrwesen, demzufolge es möglich war, Güter nach allen Richtungen der Schweiz um 3, 4—6 bz. per Ztr. billiger als durch die Ordinarifuhrleute zu spedieren,[272]) praktisch überholt wurde, noch bevor die Bestimmungen über die Handels- und Gewerbefreiheit [273]) in den Kantonsverfassungen von Basel und Zürich, oder gar in der schweizerischen Bundesverfassung niedergelegt waren.

b) Die Schaffhauser Fuhr.

Aehnliche verkehrsgeographische Verhältnisse wie bei der Zürcher Route zeigten sich namentlich im 18. Jahrhundert bei der bald rechts-, bald linksrheinisch verlaufenden Straße Basel-Schaffhausen insoferr, als beide Verkehrszüge teilweise über nichtschweizerisches Territorium führten. Anderseits unterschieden sie sich aber dadurch, daß die Zürcher Route mehrheitlich,

[272]) St. A. B. H. & G. T 1 Bericht der Kaufhausinspektion über das Schweizer Fuhrwesen vom 29. Januar 1821.

[273]) Vgl. oben S. 80.

die Schaffhauser nur zum geringsten Teil Schweizergebiet durchzog. Diese Tatsache fiel zwar in zoll- und transportpolitischer Hinsicht nicht allzu sehr ins Gewicht, ließ doch der Warenverkehr Basel—Zürich denjenigen zwischen Basel und Schaffhausen an Bedeutung weit hinter sich. Immerhin spricht das Bestehen einer Ordinarifuhr, die wir auf dieser Strecke mit Sicherheit bis 1738 zurückverfolgen können, für eine gewisse Regelmäßigkeit im Güteraustausch zwischen den beiden Rheinstädten.

Auch vor 1738 lassen sich auf unserm Straßenzug schon vereinzelt Fuhrleute nachweisen. So hören wir, wie sich Schaffhausen 1714 wegen Konkurrenzierung seiner Salz- und Warenniederlage durch eine gleichartige Neugründung zu Stein a. Rh. beschwerte und Basel ersuchte, seine Fuhrleute Joh. Zaeslein und Fäsch anzuhalten, ihre Güterfuhren künftig nicht mehr von Stein aus „über Achs" nach Ellikon zu führen. Es zeigte sich jedoch, nach Aussage der genannten Fuhrleute, daß der Transport für diejenigen Güter, die aus dem Reich kamen, über Stein—Ellikon billiger zu stehen kam, als über Schaffhausen; dennoch anerboten sich Zaeslein und Fäsch, diese Straße zu meiden, sobald man sie auch für die Zürcher und Lindauer Fuhrleute sperren würde.[274]) Schaffhausen, das keine rechtliche Handhabe besaß, den Fuhrleuten eine über fremdes Territorium führende Straße zu verbieten, mußte die Angelegenheit wohl oder übel auf sich beruhen lassen.

Im Jahre 1734 bewarben sich Jakob und Anthony Schmid um die Schaffhauser Fuhr. Der erstere hatte von Joh. Jakob und Heinrich Hoffmann bereits eine Ladung von ca. 50 Ztr. Gut zugesagt erhalten. Als aber Anthony sich anerbot, um ½ fl. billiger zu fahren als sein Bruder, überließ ihm die Firma Hoffmann die Ladung, ungeachtet der mit Jakob Schmid bereits getroffenen Vereinbarung. Als sich Jakob hierüber bei den Kaufhausherren beklagte, sühnten diese die illoyale Konkurrenz, indem sie die Gebr. Hoffmann zu einer Vergütung von 1 β an Jakob Schmid, Anthony Schmid aber zu einer Strafe von 1 Mark Silber verurteilten.

Wie schon erwähnt, läßt sich 1738 erstmals eine Ordinarifuhr zwischen Basel und Schaffhausen nachweisen. Gemäß der damaligen von der Schaffhauser Behörde aufgestellten *Fuhrordnung*[275]) war der Bestätter verpflichtet, dem Fuhrmann eine „ordentliche Fuhr-Charta" (Ladkarte) zu übergeben und über den Warenausgang Buch zu führen, damit er auf Verlangen gebührende Auskunft erteilen könnte. Ferner hatte er dafür zu sorgen, daß alle Ordinarifuhrleute einen Geldstock mit sich

[274]) Vgl. St. A. B. Missiven, Schreiben vom 14. März 1714.
[275]) Vgl. St. A. Sch. Ordnung das Ordinarifuhrwerk nach Basel betreffend. Schreiben vom 18. April 1738.

führten, damit sie die Gelder darin verschlossen mit größter Sicherheit transportieren könnten.

Der Bestätter sollte nicht nur dem Ordinarifuhrmann jederzeit zu einer billigen Fracht verhelfen, sondern ihn auch vor andern Fuhrleuten begünstigen.

Für alle Gelder und Waren, die dem Bestätter zur Abfuhr nach Basel übergeben wurden, mußte er, höhere Gewalt ausgenommen, gutstehen, wozu er eine angemessene Bürgschaft zu stellen hatte.

Damit jedoch der Bestätter bei Schäden, die durch Vorsatz oder Liederlichkeit der Fuhrleute entstanden, geschützt sei, hatten ihm sämtliche Fuhrleute eine angemessene Rückbürgschaft zu leisten.

Der Ordinarifuhrmann sollte seinem Fuhrwerk auf der Straße, wenn immer möglich, selbst beiwohnen, damit nicht durch Fahrlässigkeit der Knechte Unglück oder Schaden verursacht würde.

Die Fuhrleute durften ihre beladenen Wagen weder bei der Hin- noch bei der Herreise tagelang in den Dorfschaften stehen lassen, um ihren Privatgeschäften nachzugehen.

Die Schaffhauser Bürger, die dem Fuhrgewerbe oblagen, hatten dem Bestätter für seine Bemühungen von jedem Wagen, den sie führten, 1 fl. 40 kr., die Landleute und die Fremden[276]) aber 2 fl. zu entrichten.[277])

Sofern so viel Gut vorhanden war, daß es dem Ordinarifuhrmann nicht mehr geladen werden konnte, so stand es den Bürgern und nach ihnen den Landleuten frei, die Waren zu laden und abzuführen.

Am 18. Januar 1744 beklagten sich die an der Schaffhauser Fuhr beteiligten Basler über eine Verordnung des Standes Schaffhausen, die keinem Ortsfremden gestatte, Kaufmannsgüter zu laden, solange Einheimische dazu imstande wären. Eine derartige Verordnung „müsse den Hiesigen in Ansehung der Rückladung von alldorten zu ziemlichem Schaden und Nachteil gereichen", weshalb sie die Regierung ersuchten, entweder von Schaffhausen eine Ausnahme gegenüber den Baslern zu bewirken, oder aber die entsprechenden Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

Als sich Basel für seine Fuhrleute einsetzte, wies Schaffhausen auf das Ordinarifuhrwerk hin, das bereits seit 50 Jah-

[276]) Unter den Fremden sind hier alle außerkantonalen Fuhrleute zu verstehen.

[277]) Eine Ungleichheit in der Behandlung von Untertanen und Landesfremden gegenüber den Bürgern, wie wir sie im Basler Kaufhaus nicht kennen.

ren[278]) zum Transport der Waren und Gelder angeordnet und seither unter genugsamer Kaution erhalten worden sei, und dem kraft Privilegium der Vorzug gegeben werde, so daß von einer Neuerung im Fuhrwesen seinerseits überhaupt nicht die Rede sein könne; denn seit einem Jahr hätte sich außer dem Knecht des Hieronymus Iselin, dem das Zürcher Fuhrwerk gehöre, kein Basler mehr in Schaffhausen eingefunden, und zwar sei dieser zu einer Zeit mit einer Ladung Wein angekommen, da für das Schaffhauser Ordinarifuhrwerk nicht genügend Waren vorhanden gewesen seien.

Da man der Angelegenheit keine weitere Folge gegeben hatte, wurden in wenigen Jahren dieselben Klagen wieder laut. So erfahren wir, daß sich 1750 sowohl Hieronymus Iselin als auch Anthony Schmid in Schaffhausen beschwerten, weil man ihnen dort die Rückladung verweigere. Insbesondere beklagte sich Iselin darüber, daß sein Sohn sogar einmal, als er schon geladen und von den Kaufleuten die Frachtbriefe in Empfang genommen hatte, gezwungen worden sei, wieder abzuladen, da kein Fremder berechtigt wäre, Güter in Empfang zu nehmen, solange ein Fuhr- oder Schiffmann oder Untertanen von Schaffhausen zugegen seien, die laden können und wollen. Iselin bemerkte, es wäre ihm aber trotzdem gestattet worden, von drei Wagen wenigstens einen zu laden, da der Basler Kaufmann, dem das Gut gehörte, dem Speditor in Schaffhausen geschrieben hätte, er bezahle keine Fracht, falls man die Waren einem andern Fuhrmann laden würde.

Nun wurden aber die genannten Fuhrleute in Schaffhausen nicht nur durch gesperrte Rückladung, sondern noch anderweitig benachteiligt. Für das Auf- und Abladen mußten sie nämlich dem Bestätter 3.5 bis 4.5 fl. entrichten, worunter eine Art Unfallprämie inbegriffen war, die aber interessanterweise nur den in Schaffhausen beheimateten Fuhrleuten zugute kam.[279])

Zufolge neuer Vorstellungen seitens der Basler Behörde erklärte Schaffhausen, auf dem bisherigen Ordinarifuhrwerk nicht beharren zu wollen und das Fuhrwesen zwischen den beiden Rheinstädten künftig so einzurichten, wie es der beidseitigen Kaufmannschaft am dienlichsten sei. Alsdann wurde im Basler Kaufhaus ein regelmäßiger Turnus zwischen Basler und Schaffhauser Fuhrleuten, also ein sogenanntes Kehrfuhrwerk, eingerichtet. — Doch zeigte es sich bald, daß oft zwei Schaffhauser-

[278]) Demnach hätte das Ordinarifuhrwerk bereits in den neunziger Jahren des 17. Jahrhunderts bestanden, was sich allerdings durch anderweitiges Quellenmaterial nicht belegen läßt.

[279]) Hier zeigen sich erstmals die Anfänge zu einer Haftpflichtversicherung, wobei es sich allerdings nur um einen Versuch handelt, der merkwürdigerweise, soweit wir feststellen können, auf dem Gebiete des Transportwesens bis um die Mitte des 19. Jahrhunderts vereinzelt dasteht.

wagen miteinander ankamen; insbesondere hatte die Witwe Bäschlin seit 1751 das Mißgeschick, daß ihr Fuhrmann allemal hinter ihrem Schwager Jakob Bäschlin in Basel eintraf, sodaß dieser jeweils auch wieder zuerst laden konnte und das Fuhrwerk der Erstgenannten entweder leer zurückfahren oder aber längere Zeit auf Ladung warten mußte, was sie aber nicht dazu veranlassen konnte, diesem Kehrfuhrwerk zu entsagen, denn tatsächlich wurde ihr Fuhrmann noch 1757 in Möhlin angehalten und wegen Ueberladung bestraft.[280])

Die eingeführte Kehrordnung schien im allgemeinen wenig Beachtung gefunden zu haben; denn der Bestätter Christ und der Fuhrmann Anthony Schmid beklagten sich über die Schaffhauser, die sich bei ihrem Bestätter Empfehlungen an die Basler Handelsfirmen erbettelten, um von diesen in der Ladung bevorzugt zu werden, was unwillkürlich zu einer Uebertretung der Kehrordnung führen mußte. Die Basler Kaufhausbehörde verlangte deshalb vom Schaffhauser Bestätter, daß er die Bevorzugung einzelner Fuhrleute in Zukunft unterlasse und sich genau an die Fuhrordnung halte.

Neben dem erwähnten A. Schmid war auch dessen Sohn Johannes am Schaffhauser Kehrfuhrwerk beteiligt. Vater und Sohn beschwerten sich 1758 wegen der illoyalen Konkurrenz Joh. Jakob Iselins,[281]) der entgegen der Ordnung versuchte, die Waren bei den Kaufleuten abzuholen und die Ladung statt im Kaufhaus vor seinem eigenen Hause vorzunehmen, was ihm aber um so eher verboten wurde, als er bis jetzt nicht berechtigt war, an der Schaffhauser Fuhr teilzunehmen. Alle Bemühungen Iselins, auch dieses Fuhrwerks teilhaftig zu werden, scheiterten am Widerstande der Schaffhauser Behörde, die nur zwei Basler und zwei Schaffhauser an diesem Kehrfuhrwerk beteiligt wissen wollten. Als A. Schmid 1761 starb, ging die Fuhrberechtigung an dessen Ehefrau über, die sie aber 1763 dem Fuhrmann Jakob Roth verkaufte.

Im Jahre 1769 schlug Schaffhausen vor, den Bestätter hinfort nicht mehr als 36 Stunden auf den sich in der Kehre befindlichen Fuhrmann warten zu lassen, und wenn dieser innert der angesetzten Frist nicht eintreffen sollte, sogleich dem folgenden Fuhrmann eine Ladung zu übergeben. Diesem Vorschlag stimmte Basel zu mit dem Vorbehalt, man müsse, sofern der Kehrfuhrmann unterwegs sei, 48 Stunden auf ihn warten statt nur 36. Basel hoffe jedoch, daß Schaffhausen bei der Zustellung der Güter vollständige Unparteilichkeit walten lasse, damit die Basler keinen weitern Grund mehr finden

[280]) Er mußte in Möhlin 2 Faß Flintenstein und 2 Ballen Papier zurücklassen. Vgl. St. A. B. Kaufhausprot. N 6 4/327 f.

[281]) Dieser ist uns von der Morseer, Luzerner und Zürcher Fuhr her hinlänglich bekannt.

möchten, sich gegen die dortigen Bestätter wegen Nichtberücksichtigung des Fuhrwerks zu beklagen, ansonst die Schaffhauser in Basel auf gleichem Fuß gehalten würden, wie die Basler in Schaffhausen.

Als es bei vermehrtem Warenandrang dem Kehrfuhrwerk nicht mehr möglich war, alle Güter rechtzeitig fortzuschaffen, sahen sich die Bestätter in Schaffhausen gezwungen, die Landfuhrleute herbeizurufen, um den Abtransport der Waren zu besorgen; doch läßt sich jetzt beobachten, daß die Kaufleute, bei zunehmender Teuerung der Futtermittel, vielfach die Spedition auf der Wasserstraße derjenigen auf dem Landwege vorziehen.

Zu Beginn der siebziger Jahre beschwerte sich Jakob Roth, daß die Schaffhauser jährlich 10 bis 12 mit Stoffabfällen[282]) beladene Nebenwagen nach Basel führten, er selbst aber, da er keinen Nebenwagen von Basel nach Schaffhausen führe, als Ordinarifuhrmann zu kurz käme. Basel ersuchte deshalb Schaffhausen, für unbedingte Gleichheit in der Behandlung der Fuhrleute besorgt zu sein. Schaffhausen bewilligte am 9. Mai 1772 Roth das Aufladen der Stoffabfälle, sofern er kein anderes Retourgut vorfinden und sich außerdem dazu verstehen würde, dieses um den gleichen Preis nach Basel zu führen wie die Schaffhauser Fuhrleute.

Der 1777 von Nebenfuhrleuten unternommene Versuch, Wein über Schaffhausen nach Württemberg zu führen, scheiterte am Widerstand der Basler Kaufhausbehörde, die das Kehrfuhrwerk vor derartigen Eingriffen schützte. Der Ausschluß der Nebenfuhrleute von der Schaffhauser Fuhr mußte aber einer Verlangsamung der Spedition rufen; denn 1780 beklagten sich die Gebrüder Paravicini in Basel über das Schaffhauser Kehrfuhrwerk, das der Kaufmannschaft mehr zum Schaden als zum Vorteil gereiche, käme es doch öfter vor, daß die für Basel bestimmten Güter in Schaffhausen 10 bis 14 Tage liegen blieben.

Am 22. Oktober 1795 verkaufte J. Roth sein Fuhrwerk, bestehend aus 5 angeschirrten Pferden, 3 Güterwagen und 4 Winden samt Zubehör, dem Fuhrhalter Friedrich Seiler um 170 Louis d'or. Dieser wurde an Stelle von Roth als Schaffhauser Ordinarifuhrmann[283]) anerkannt.

Um die Jahrhundertwende schien das Kehrfuhrwesen dem stets zunehmenden Güterandrang nicht mehr genügt zu haben. Nicht ohne Grund beschwerte sich der Kaufmann J. R. Lich-

[282]) Offenbar handelte es sich um Ladungen, die für die Basler Papierfabriken bestimmt waren.

[283]) Solange es sich, wie bei der Schaffhauser Fuhr, um ein regelmäßiges, d. h. um ein sog. Ordinari-Kehrfuhrwerk handelte, waren die Begriffe Ordinarifuhrmann und Ordinarikehrfuhrmann identisch.

tenhahn beim Basler Handlungskomitee über den empfindlichen Zeitverlust, der dadurch entstehe, daß die Kehrfuhrleute vorerst durch die Bestätter zum Fahren aufgefordert werden müßten. Sehr oft seien dann die Fuhrleute nach andern Gegenden unterwegs, da sie ja wohl wüßten, daß die dem Kehrfuhrwerk bestimmten Güter ihnen nicht entzogen würden. Lichtenhahn war der Meinung, eine derartige Fuhreinrichtung würde die Kaufleute allzusehr benachteiligen. Das Basler Handlungskomitee teilte diese Ansicht und verständigte das kaufmännische Direktorium in Schaffhausen, daß man von nun an die Ordinari-Kehrfuhrleute zwar empfehle, ihnen aber in Basel kein ausschließliches Privilegium mehr erteilen werde.

Auch Schaffhausen mußte bald einsehen, daß die bisherige Fuhreinrichtung dem vermehrten Güteraustausch nicht mehr genügen konnte und billigte deshalb am 20. Dezember 1800 die Einrichtung einer *wöchentlichen* Ordinarifuhr, indem es gleichzeitig die Bestätter aufforderte, genau darauf zu achten, daß die Ordinarifuhrleute auf die bestimmten Tage laden und abfahren, daß aber auch gleichzeitig die übrigen Fuhrleute dabei nicht übergangen, sondern sobald genügend Gut vorhanden, solche ebenfalls zur Ladung aufgefordert werden.

Im Frühjahr 1802 wurde die Landfracht von Schaffhausen nach Basel auf 22 bz. vom „guten" und auf 20 bz. vom „schlechten" Gut festgesetzt.

Zu den uns bis jetzt bekannten Fuhrleuten gesellte sich seit 1804 auch der Basler Bürger Winter. 1813 trat Seiler sein Fuhrrecht an Bäschlin ab, sodaß jetzt nur noch ein Basler und ein Schaffhauser, nämlich Winter und Bäschlin, an der Ordinarifuhr in der Kehre beteiligt waren.

Einer Abmachung der Fuhrleute, wöchentlich nur einmal, und zwar abwechslungsweise in Schaffhausen und in Basel zu laden, trat Schaffhausen entgegen, indem es sich auf die Kaufmannschaft stützte, die an der bis jetzt in den beiden Rheinstädten wöchentlich zweimal erfolgten Ladung festzuhalten gewillt war. Mit Rücksicht auf die Beschwerde der Schaffhauser Fuhrleute[284]) wurde dann in bezug auf das Ordinari-Kehrfuhrwerk folgende Einrichtung getroffen: Die Schaffhauser sollten künftig jeden Mittwoch in Schaffhausen und am Samstag in Basel, der Basler Fuhrmann am Mittwoch in Basel und am Samstag in Schaffhausen laden. Basel wurde ersucht, dafür zu sorgen, daß alles Gut, das auf den Samstag fällt, dem Schaffhauser Kehrfuhrmann übergeben und kein Fuhrmann vor dem andern begünstigt werde; wogegen anderseits die Fuhrleute

[284]) Neben dem Ordinarifuhrmann müssen offenbar noch Nebenfuhrleute an der Schaffhauser Fuhr beteiligt gewesen sein.

verpflichtet waren, sowohl in Basel als auch in Schaffhausen an den ihnen bestimmten Tagen zu laden und abzufahren.

Die Basler Kaufhausinspektion machte geltend, auf den Mittwoch wäre in Basel gar nicht genügend Gut für Schaffhausen vorhanden, infolgedessen käme der Fuhrmann zu Schaden, wenn er trotzdem fahren müßte; weshalb sie den Antrag stelle, in Basel wöchentlich nur *einmal*, und zwar am Samstag, unter Einhaltung der Kehre zwischen dem Basler und dem Schaffhauser Fuhrmann, zu laden. — Schaffhausen genehmigte probeweise den Basler Vorschlag, behielt sich aber vor, den Schaffhauser Fuhrleuten auch am Samstag einen Wagen zu laden, sofern auf diesen Tag 50 bis 60 Ztr. Basler Gut fallen sollten.

Seit 1820 zeigte sich nun auch bei der Schaffhauser Fuhr, ganz ähnlich wie wir dies schon bei der Luzerner und Zürcher Fuhr feststellen konnten, eine Beeinträchtigung des Ordinarifuhrwerks durch die Nebenfuhrleute. So beschwerte sich jetzt Bäschlin, der den Fuhranteil Winters um 12 Fr. wöchentlich gemietet hatte, über die übrigen Mitfuhrleute, die sich nicht mehr an die Kehrordnung hielten und sich in der Zwischenzeit zur Ladung einfänden, wodurch sein Anteil so beträchtlich vermindert werde, daß er bald nicht mehr in der Lage wäre, dem Fuhrmann Winter die Miete zu zahlen. Die beidseitigen Behörden waren scheinbar wenig geneigt, auf die Klagen Bäschlins einzutreten. Zwei Jahre später ersuchte dieser erneut um behördlichen Schutz gegen die Eingriffe der Nebenfuhrleute, die immerhin zu dieser Zeit noch nicht schwerwiegend genug waren, um ihn zur Aufgabe seines Ordinarifuhrwerks zu zwingen; dazu sah er sich erst 1830 veranlaßt. Zu seinem Nachfolger wurde Joh. Schwyn von Beringen ernannt.

Von einem Eilfuhrwerk, wie es sich beispielsweise schon 1816 in der Waadtländer Fuhr durchzusetzen vermocht hatte, hören wir hier nichts bis 1849, in welchem Jahre das kaufmännische Direktorium in Schaffhausen die Basler Kaufhausbehörde ersuchte, für rechtzeitige Ladungen der *Schaffhauser Eilfuhr* besorgt zu sein, sodaß es den Führern möglich werde, zur richtigen Zeit beim badischen Grenzzollamt Horn einzutreffen, damit dort die Abfertigung ihrer Wagen noch am selben Tag statfinden könne. — Am 17. Mai 1850 gab Schaffhausen bekannt, es sei an Stelle des H. Vollmar nunmehr Hch. Pfister Agent der Schaffhauser Eilfuhr geworden.

Ueberblicken wir die Schaffhauser Fuhr in ihrer Gesamtentwicklung, so verdient nicht nur die organisatorische und tarifpolitische Einsicht des kaufmännischen Direktoriums in Schaffhausen hervorgehoben zu werden, sondern hauptsächlich auch seine außerordentliche Tatkraft, mit der es seine Ansichten Basel gegenüber durchzusetzen imstande war; so vermochte

es, dank seiner selbstbewußten Haltung, dieses Fuhrwesen bestimmend zu beeinflussen und *mehr* der vorherrschenden Einwirkung der Basler Kaufhausbehörde zu entziehen, als es irgendeiner andern der in unserer Arbeit zur Darstellung gelangten Fuhren je gelungen war.

Ueberblick.

Wir haben die Entwicklung des Fuhrwesens in Basel vom Inkrafttreten des Direktoriums der Kaufmannschaft, also von 1682 an, bis zu der um die Mitte des 19. Jahrhunderts beginnenden Eisenbahnära darzustellen versucht. — Obwohl die Verkehrspolitik den ihr von der Verkehrslage vorgezeichneten Spielraum naturgemäß niemals zu überschreiten vermag, so verdient doch die Verkehrslage Basels in ihrer außerodentlichen Bedeutung für die Geschichte unseres Fuhrwesens besonders hervorgehoben zu werden; denn die Schlüsselstellung der Rheinstadt an der Dreiländerecke Schweiz, Deutschland, Frankreich kam dem Güterverkehr auch dann noch zugut, als die französische Regierung versucht hatte, den westschweizerischen Straßenzug durch das Burgund zu umgehen. Unsere Forschungen haben ergeben, daß die merkantilistische Politik Frankreichs zu Ende des 18. Jahrhunderts den über Genf nach der Schweiz geleiteten Warenzug fast vollständig auf französische Straßen und Kanäle abzulenken vermocht hatte, wodurch wohl die Rhonestadt, nicht aber Basel geschädigt wurde, woselbst sogar eine Vermehrung des Transits zu verzeichnen war; gelangten doch die für die Schweiz bestimmten französischen Waren von nun an bis Lyon auf der Wasserstraße und von hier auf dem Landwege über Belfort nach Basel. Erst als in den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts auch die deutschen Nachbarstaaten zu einer schutzzöllnerischen Politik übergegangen waren und die Binnenzölle durch die Grenzzölle zu ersetzen begonnen hatten, gelangte französisches Gut, zum größten Schaden des Basler Fuhrwesens, von Besançon über Straßburg, Kehl und den Schwarzwald nach der Ostschweiz.

Weit mehr als auf dem westschweizerischen wurde der Warenverkehr auf dem zentral- und dem ostschweizerischen Straßenzug durch die Verkehrspolitik beeinflußt; vermochten dort schutzzöllnerische Maßnahmen des Auslandes auf die Entwicklung des Fuhrwesens einzuwirken, so machte sich hier vorwiegend die föderalistische Politik der einzelnen Kantone geltend.

Seit den vierziger Jahren des 18. Jahrhunderts begann die tatkräftige Verkehrspolitik der vorderösterreichischen Lande die Verkehrsinteressen der das Fricktal begrenzenden eidgenössischen Stände immer mehr zu beunruhigen. Zunächst bekam Basel deren Einfluß zu verspüren durch die Anlage einer rechts-

rheinischen, von Rheinfelden bis zur Landesgrenze führenden Straße, die den bisherigen von der Waldstadt über Augst nach Basel geleiteten Verkehr aufzunehmen bestimmt war. Wenige Jahre später, noch bevor Bern sich entschließen konnte, den fast unfahrbar gewordenen Bözbergpaß instand zu stellen, ergriff Oesterreich die Initiative zur Verbesserung der von Stein—Säckingen über Frick und hernach in ihrer Verzweigung Richtung Bözberg bzw. Staffelegg sich hinziehenden Straße, selbst ohne die gewünschte Zusage Berns für die Weiterführung dieser Verkehrslinien auf Berner Gebiet abzuwarten. Bern glaubte der vorderösterreichischen Regierung die verlangte Zusicherung infolge Einspruchs der Stände Basel und Solothurn nicht geben zu können. So mußte denn einstweilen in Ermangelung einer eidgenössischen Verkehrspolitik der Bau der verkehrsgeographisch so wertvollen Staffeleggstraße unterbleiben, was aber Oesterreich nicht hindern konnte, seine Pläne zielbewußt weiter zu verfolgen. So ging es 1764–66 mit Baden an den Bau einer von Rheinfelden über Degerfelden—Hagenbach nach Lörrach führenden Straße, in der Absicht, Basel vom rechtsrheinischen Verkehr nach dem Bözberg abzuschneiden. In den Jahren 1770–72 versuchte Oesterreich neuerdings, Bern für den Bau der Staffeleggstraße zu gewinnen. Auch jetzt blieben diese Bemühungen aus den uns bekannten Gründen erfolglos. Als dann 1791 die Berner Regierung doch noch den Entschluß faßte, die Staffeleggstraße unverzüglich zu bauen, stellte sich endlich mit aller Deutlichkeit heraus, daß die nördliche Fortsetzung dieses Jurapasses über Rheinfelden–Lörrach–Kaltenherberg nach Schliengen führte, wo der Anschluß an den wichtigen Verkehrszug Basel–Frankfurt gefunden wurde. Damit waren mit einem Male die Schleier von der jahrelang geschickt verhüllten Verkehrspolitik Vorderösterreichs gefallen, das nichts weniger beabsichtigte, als den von Frankfurt über Basel nach dem Gotthard geleiteten Warenzug in Schliengen zu übernehmen und ihn unter Umgehung Basels unmittelbar über Lörrach—Rheinfelden–Frick—Aarau nach Luzern gelangen zu lassen. Allein dieses großzügig angelegte Staffeleggprojekt wurde durch den Ausbruch der französischen Revolution zu Fall gebracht. Als dann zu Beginn des 19. Jahrhunderts die Staffeleggstraße wirklich zur Ausführung gelangte, hatten sich bekanntlich die politischen Verhältnisse grundlegend geändert. Oesterreich mußte seine Vorpostenstellung am Rhein aufgeben und das Fricktal wurde der Schweiz eingegliedert.

Zollpolitische Maßnahmen waren es endlich, die nicht nur auf das Straßennetz, sondern auch auf Art und Häufigkeit der Warentransporte maßgebenden Einfluß gewannen. Auffallend ist der in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts noch vorwiegend auf Frankreich eingestellte Warenaustausch. Die regen

Handelsbeziehungen mit dem westlichen Nachbarn finden ihre Begründung in der den Eidgenossen im 15. und 16. Jahrhundert von der französischen Krone bei Abschluß von Militärkapitulationen gewährten Zoll- und Niederlassungsfreiheit. War Frankreich der wichtigste Rohstofflieferant der schweizerischen Textilindustrie, so bezog es anderseits über Morges bzw. Genf deren Fertigfabrikate. Ueber die an der Ein- und Ausfuhr mit Frankreich und andern Staaten beteiligten Basler Firmen vermag das vom Jahre 1743 datierte Fragment eines Handelsregisters manch wertvollen Aufschluß zu geben.

Seit den dreißiger Jahren des 18. Jahrhunderts, als die französische Krone begonnen hatte, die einst den Schweizer Kaufleuten gewährten Handelsprivilegien allmählich zurückzuziehen, vollzog sich eine deutliche Wendung in den wirtschaftlichen Beziehungen zu Frankreich. Die ehemals für die Schweiz aktive Handelsbilanz wurde immer mehr passiv.

Bekanntlich hielt die Schweiz noch solange wie nur irgend möglich an ihrem Freihandelssystem fest, d. h. eben bis zu dem Zeitpunkte, als sie durch die einheitliche Zoll- und Verkehrspolitik der Nachbarvölker gezwungen wurde, auch ihrerseits das Zollwesen einheitlicher zu gestalten und dieses der eidgenössischen Zollgesetzgebung zu unterstellen.

Bei der Darstellung der Transportorganisation galt es zunächst, sich über Art und Beschaffenheit der den Fuhrleuten dienenden Beförderungsmittel klar zu werden. Wichtiger noch als diese sind aber die Bahnen, in denen sich der Verkehr vollzog und so wurden denn auch die der Unterhaltung des Straßennetzes dienenden Maßnahmen zu einem der wichtigsten Ziele kantonaler Verkehrspolitik. In verkehrspolitischer Hinsicht läßt sich zwischen den Regierungen von Bern und Basel insofern ein Gegensatz feststellen, als es jener meist darum zu tun war, ihre vorbildlichen Straßen mit geringem Kostenaufwand in gutem Zustande zu erhalten, während diese ihre Hauptaufgabe in der Begünstigung eines möglichst regen Verkehrs sah. Bern liebte es, seiner Straßenpolitik eine führende Stellung einzuräumen. So verbot es schon 1738, dem Beispiel des schwäbischen Kreises folgend, die Benützung der Gabelfuhren und bemühte sich, zur Schonung des Verkehrsnetzes, die Wagenlasten nach Möglichkeit herabzusetzen. Erst um die Mitte des 18. Jahrhunhunderts vermochte sich die Deichselfuhr, ein im Vergleich zum Gabelfuhrwerk entschieden fortschrittlicheres Transportmittel in der Schweiz allgemein durchzusetzen. Im allgemeinen wußte sich die Basler Transportpolitik während des ganzen 18. Jahrhunderts den jeweiligen Verkehrsverhältnissen sehr gut anzupassen, während Bern sich in Transportfragen mehr von fiskalischen und militärischen als von verkehrspolitischen Interessen hat leiten lassen.

Einer sehr ungünstigen Beurteilung begegnet die zentralisierte Transportpolitik der Helvetik; denn sie setzte sich leichterhand über die bestehenden Verhältnisse im Fuhrwesen hinweg. So erwies sich das von der Helvetik erlassene Gesetz über die Wagenlasten für die Fuhrleute als äußerst nachteilig.

Ein besonderes Kennzeichen unserer Epoche war die ständige Auseinandersetzung zwischen wirtschaftlicher Gebundenheit und Gewerbefreiheit. Es zeigte sich, daß die Fuhrleute, obgleich ihr Gewerbe nur als Hilfs- und Vermittlungsgewerbe angesehen wurde, dennoch verpflichtet waren, einer Zunft anzugehören; doch hatte der allgemeine Zunftzwang seine bindende Kraft schon zu Beginn des 18. Jahrhunderts eingebüßt. Der Gartnerzunft, der die Fuhrleute beitreten mußten, war nicht nur daran gelegen, die Fuhrberechtigung zu erteilen; sie wachte auch über die Konkurrenz im Fuhrwesen und wurde in diesen Bestrebungen von angesehenen Handelsfirmen vorerst noch unterstützt. Bemerkenswert ist jedoch, daß die an die Kaufhausbehörde gelangten Beschwerden der Zunft sehr oft zum Nachteil der Fuhrleute, wohl aber fast immer zugunsten der Kaufmannschaft beurteilt wurden.

Gegen Ende des 18. Jahrhunderts entwickelte sich allmählich aus der wirtschaftlichen Gebundenheit die Gewerbefreiheit.

Die 1798 mit ihrer Anerkennung erfolgte Aufhebung der Zünfte fand in der Schweiz so wenig Anklang, daß schon die zweite helvetische Verfassung die Verkündung der Handels- und Gewerbefreiheit bereits stillschweigend überging und 1803 stellte sogar Basel auf das Drängen der Handwerker die Zünfte wieder her, jedoch ohne die Zubilligung der frühern politischen Vorrechte. Auch der Zunftzwang wurde wieder eingeführt. Trotz alledem vermochte sich schon gegen 1830 die freie Konkurrenz in dem allerdings nur als Hilfsgewerbe anerkannten Fuhrwesen durchzusetzen, obgleich die Bundesverfassung von 1848 die Freiheit der Gewerbeausübung noch nicht anerkannt hatte.

Was nun die verwaltungstechnische Seite der Fuhrorganisation anbelangt, so kann wohl im 18. und im beginnenden 19. Jahrhundert die Aufgabe des Kaufhauses als Kristallisationskern des gesamten Warenverkehrs kaum überschätzt werden. Der Kaufhauszwang, der oberste Grundsatz jeder Kaufhausordnung, der jedem Fuhrmann die Pflicht auferlegte, alle Waren ins Kaufhaus zu liefern und dort zu verzollen, dürfte zu keiner Zeit restlos erfüllt worden sein. Jedenfalls sind uns aus der Mitte des 18. Jahrhunderts schon eine ganze Anzahl Waren bekannt, die dem Kaufhauszwang nicht mehr unterlagen und infolgedessen vor Privathäusern abgeladen werden durften. Was aber dem Warenempfänger nie erspart blieb, mochte er seine Güter im Kaufhaus oder anderswo in Empfang nehmen, war die Bezahlung des Pfundzolles. Die Organisation

des Kaufhauses war gekennzeichnet durch eine stark vorgeschrittene Arbeitsteilung.

Die von den Fuhr- bzw. Kaufleuten zu entrichtenden Gebühren waren an sich gering, ergaben aber insgesamt doch einen den Frachtpreis nicht unwesentlich belastenden Betrag. Um einer Umgehung der Fiskallasten zu begegnen, hatte die Kaufhausbehörde vorgesorgt durch eine von den Zollbeamten bei den Stadttoren auszuübende Kontrolle der Fuhrleute, die nach Zahlung der Gebühren vom Kaufhausverwalter gestempelte Ausgangzettel vorzuweisen hatten. Weit wichtiger als die städtischen Abgaben im Kaufhaus waren diejenigen, die der Fuhrmann *unterwegs* dem Fiskus zu entrichten hatte in Form von Zöllen und Lizenzgeldern; belief sich doch diese Belastung auf gewissen Straßenzügen auf mehr als 25% der Gesamtspesen des Fuhrmanns. Eine eingehende Untersuchung der Tarifsätze bei den einzelnen Verkehrslinien hat gezeigt, daß die kantonalen Zölle, Lizenz-, Weg- und Brückengelder, die der Fuhrmann unterwegs zu entrichten hatte, sich im allgemeinen umgekehrt proportional zur Entfernung verhielten und deshalb gerade für die wichtigsten Routen den Frachtsatz im Sinne eines fallenden Staffeltarifs beeinflußten; trotzdem konnte von einer bewußten Anwendung eines derartigen Tarifsystems schon deshab keine Rede sein, weil sich die Frachtsätze nicht nur nach den Fiskallasten, sondern auch nach den ständig wechselnden Futter- und Lebensmittelpreisen richteten.

Bei der Betrachtung der Transportorganisation auf den einzelnen Straßen muß uns vor allem die rege Beteiligung der Landschaft an der sogenannten Waadtländerfuhr auffallen. Das westschweizerische Fuhrwesen scheint nur noch bis in die dreißiger Jahre des 18. Jahrhunderts ein Vorrecht der Bürger gewesen zu sein. Solange die Interessen der Kaufmannschaft nicht gefährdet waren, sah sich die Behörde keineswegs veranlaßt, das freie Spiel von Angebot und Nachfrage irgend wie zu stören. Die Kaufhausbehörde zögerte auch nicht, die Landschäftler in der Konkurrenz mit den Städtern zu bevorzugen, sobald jene zu vorteilhafteren Bedingungen fuhren als diese. Eine völlige Umwälzung im Fuhrwesen brachte das 1816 ins Leben gerufene Geschwindfuhrwerk, eine Einrichtung, die es ermöglichte, die Lieferfrist um die Hälfte zu ermäßigen und damit auch die Frachtsätze erheblich zu verringern. Das Geschwindfuhrwerk sowohl wie die zahlreichen, sich immer mehr Geltung verschaffenden Nebenfuhrleute erwiesen sich für die Kaufmannschaft so vorteilhaft, daß sich von nun an das einst so blühende Ordinari-Kehrfuhrwerk, dem noch im 18. Jahrhundert Monopolstellung zukam, mangels behördlicher Schutzmaßnahmen der freien Konkurrenz ausgeliefert sah.

War das Kehrfuhrwerk vorherrschend auf dem westschwei-

zerischen Straßenzug, so bevorzugte man anderseits im Verkehr mit der Zentral- und Ostschweiz das Ordinarifuhrwerk. Die offensichtliche Neigung zur Monopolisierung des Fuhrwesens zeigte sich beim Kehr- wie beim Ordinarifuhrwerk, bei diesem allerdings in noch höherm Maße, gelang es doch der Familie Iselin, der Luzerner wie der Zürcher Fuhr während mehrerer Generationen vorzustehen. Auf dem Zentral- wie auf dem ostschweizerischen Straßenzug zeigte sich zu Beginn der zwanziger Jahre des 19. Jahrhunderts eine vermehrte Konkurrenz der Ordinarifuhrwerke durch die Nebenfuhrleute, was schließlich den Inhaber der Zürcher Ordinarifuhr veranlaßte, diesen beizutreten. Das selbständige Eingreifen der Speditoren, die ihre Güter mit eigenen Fuhrleuten zum Versand brachten, sowie das Aufkommen der Eilfuhrwerke kennzeichnen die letzten Jahre des Fuhrwesens vor dem Beginn der Eisenbahnära, die nun berufen war, den Verkehr in vollständig neue Bahnen zu lenken.

Anhang.

Uebereinkunft

Zwischen den beyden Handlungs-Behörden der Löblichen Stände Basel und Luzern.

Um das zwischen Basel und Luzern bestehende Fuhrwesen auf einen sichern und den beydseitigen Kaufmannschaften anständigen Fuß zu setzen, sind die Handlungs-Behörden der beyden Löblichen Stände Basel und Luzern, namentlich die Kaufhaus-Inspektion von Basel und die Handlungskammer des Kantons Luzern, unter Vorbehalt der Genehmigung Ihrer Hochlöblichen Regierungen, über folgende Punkte übereingekommen, als:

1. Es werden dem Basler Ordinairie-Güterfuhrmann sowohl in Basel als in Luzern drey Fünftel, dem Luzerner-Fuhrmann hingegen zwey Fünftel der sämtlichen in Luzern sowohl als in Basel vorfindlichen Ladung jedesmal verladen, ohne zwar auf die Anzahl der Wägen Rücksicht zu nehmen, welche der einte oder der andere dieser Fuhrleute, zur Fortschaffung ihrer betreffenden Antheile aufstellen mag.

2. Es machen sich die beyden Handlungsbehörden anheischig darauf zu achten: daß, in Ansehung der Qualität des Guths, kein Fuhrmann vor dem andern begünstiget werde, und daß mithin ein jeder derselben, nach Maßgabe des ihm betreffenden Anteils, feines und geringes Guth erhalte; überdies soll jenes, nämlich das feine Guth, ausschließlich den Obrigkeitlich anerkannten Fuhrleuten bestimmt und aufbehalten, mithin niemals irgend andern Fuhren zur Ladung übergeben werden.

In äußerst dringenden Fällen aber, wo die Fuhren schon abgegangen wären und, ohne Nachteil, der folgende Ordinäri-Ladungstag nicht abgewartet werden könnte, soll für die mittlerweilige Abführung des feinen Guths bey einer von den beydseitigen Kantons-Regierungen hierfür besonders bestellten Behörde eine besondere Einwilligung nachgesucht werden, die aber nie, ohne erwiesene Nothwendigkeit der Fortschaffung dieses feinen Guths, erteilt werden darf.

3. Die beydseitigen Fuhrleute versprechen: daß ein jeder für die Fortschaffung des ihm verhältnismäßig zukommenden Ladungs-Antheils des geringen Guths, als des Reises und des Eisens, das Seinige beytragen werde, um jede schädliche Verzögerung diesfalls bestmöglichst zu verhüten.

Im Falle aber von zu großer Anhäufung solch' geringen Guths, oder auch bey unvermuthet eingetretenen Hindernissen und Schwierigkeiten, wird sowohl dem Luzerner- als dem Basler-Fuhrmann gestattet: an den gewöhnlichen Ladungs-Tagen von dem ihm treffenden Ladungs-Antheile an einen andern, ihm beliebigen Fuhrmann so viel abzutreten, als er nötig erachtet, jedoch bleibt der Ordinari-Fuhrmann auch für dieses abgetretene Guth forthin in der gleichen Garanzie und soll selbiges mit der gleichen Beförderung, wie das übrige Gut, geliefert werden.

4. Um beyde Kaufmannschaften über ihre Güther zpflichtmäßig sicher zu stellen, soll der jeweilige Basler-Fuhrmann für den Betrag von 18 000. · Schweizer-Franken zwey annehmliche Bürgen stellen.

Dagegen verpflichtet sich der jeweilige Luzerner-Fuhrmann zu einer gleichfallsigen Stellung von zwey ebenfalls annehmlichen Bürgen für den Betrag von 12 000.— Schweizer-Franken.

Die Handlungs-Behörde jedes Kantons läßt sich von ihrem betreffenden Fuhrmann diese Gewährleistung zur Hand stellen, und giebt sodann der andern Behörde von dem Beschehenen die amtliche Anzeige.

5. Soll sowohl der Luzerner- als der Basler-Fuhrmann, rücksichtlich der ihn treffenden Fuhr-Reclamationen, dem Urtheile derjenigen Behörde sich unterziehen, auf deren Territorium der Grund der zur Entscheidung gebrachten Reclamation entstanden ist. Es verpflichten sich demnach die beydseitigen Fuhrleute die Aussprüche der betreffenden Behörde in erster Instanz, gleich denen ihres Orts-Tribunals, zu respectieren.

Sollte aber ein Entschädigungs- oder ein Reclamations-Fall auf dem Gebiete eines Löblichen Standes Solothurn oder Argau eintreten; so kömmt die Beurtheilung derjenigen Behörde zu, bey welcher der in Anspruch genommene Fuhrmann seine Caution hinterlegt und von der er seine Anstellung erhalten hat.

6. Soll kein Fuhrmann seinen Fuhrantheil verliehen oder sonst veräußern können, ohne Einwilligung derjenigen Behörde, von welcher er angestellt worden.

7. Soll keinem Fuhrmann auf dem Territorium des einten oder andern Kantons eine größere Gebühr oder Last auferlegt werden können, als dem andern, so daß, in Ansehung der Zölle und anderer Beschwerungen, beyde Fuhrleute in beyden Kantonen durchaus gleich gehalten werden sollen.

8. Ueber die jeweiligen Frachtpreise werden beyde Handlungsbehörden von Zeit zu Zeit correspondieren und dieselben nach den Umständen und nach vorheriger Anhörung der Fuhrleute, entweder erhöhen oder herabsetzen.

Der Basler Fuhrmann sowohl als der Luzerner sollen sich dieser gemeinschaftlichen Fracht-Taxation ohne Widerrede unterwerfen, und keiner eigenmächtig höhere oder niedrigere Preise machen als der andere.

9. Verpflichtet sich eine jede der Handlungsbehörden: an gegenwärtiger Fuhreinrichtung keine Abänderung, Ausdehnung oder Einschränkung vorzunehmen, ohne die bestimmte Einwilligung der andern, sondern im Gegentheile an derselben in allen Theilen sich jederzeit fest und unverbrüchlich zu halten.

Zur mehreren Bekräftigung dessen sind über vorstehende Uebereinkunft zwey gleichlautende Doppel verfertigt und von beiden unterhandelnden Teilen unterschrieben und besiegelt worden.

Geschehen Luzern den	Geschehen Basel den
2. Aug. 1810	13. 8. 1810.
Namens der Handlungs-Kammer	Namens der Kaufhaus-Insepktion
des Kantons Luzern	des Kantons Basel.
Der Präsident: Für denselben,	Der Präsident,
Ludwig von Moos, Sohn	Wielandt, Staatsrat.
Für dieselbe:	Für dieselbe,
Der Schreiber:	Der Kaufhausschreiber;
J. Ant. Petermann.	D. Merian.

Wir Bürgermeister und Rath des Cantons Basel urkunden hiemit: daß wir gegenwärtige zwischen der Handlungs Kammer des hohen Standes Luzern und Unserer geordneten Kaufhaus Inspection über das Fuhrwesen zum Besten der Handelschaft auf Ratifikation hin abgeschlossene Uebereinkunft ihrem ganzen Inhalt nach genehmigen, und verordnen demnach, daß dieselbe von dato an in genauste Vollziehung gesetzt und gehandhabt werde, zu welchem Ende Unserer Kaufhaus Inspection eine Abschrift dieser Uebereinkunft zugestellt werden soll.

Allso gegeben Basel den 15. August 1810.

Der Amts Bürgermeister In dessen Abwesenheit	
der zweyte Bürgermeister	Der Staatsschreiber
Sarasin	Wieland.

Curriculum vitae.

Am 28. Dezember 1887 wurde ich, Robert Emil Frey, als Sohn des Dr. iur. Emil Frey, Anwalt, und der Friederike Frey geb. Schneider, in Brugg (Kt. Aargau), als Bürger von Möhlin geboren. Nach Absolvierung der Gemeindeschulen in Aarau und Möhlin und der Bezirksschule in Rheinfelden entschloss ich mich für den kaufmännischen Beruf und trat im Sommer 1905 in die Handelsschule in Neuchâtel ein, die ich zwei Jahre später, nach bestandenem Examen (Certificat d'études) verließ, um in Zürich in der Schweizerischen Kreditanstalt die kaufmännische Lehre anzutreten. Die Jahre 1910 und 1911 verbrachte ich in Genua als Beamter der Officine elettriche Genovesi. Um mir nach Erlernung der italienischen auch die englische Sprache anzueignen, trat ich 1912 im Schweizerischen Bankverein in London in Stellung. Seit Ende 1912 bis 1919 war ich als Beamter bei der Holzverkohlungs-Industrie A.-G. in Konstanz tätig, sah mich aber nach den Kriegsjahren, im Frühling 1919, aus Gesundheitsrücksichten genötigt, meine Stellung in Konstanz aufzugeben. Nach Wiederherstellung meiner Gesundheit entschloß ich mich für das historisch-philologische Studium und bestand, nach privater Vorbereitung in Zürich, 1922 die eidgenössische Maturität. Im Sommersemester desselben Jahres immatrikulierte ich mich an der Universität Zürich, woselbst ich, außer der Beteiligung an einigen Seminarübungen, Vorlesungen hörte bei den Herren Professoren und Privatdozenten Eleutheropulos, Gagliardi, Lehmann, Lipps, Meyer, Nabholz, Tschulok, Waser, Wreschner und Zemp. Im Herbst 1922 immatrikulierte ich mich an der philologisch-historischen Abteilung der philosophischen Fakultät der Universität Basel, hörte Vorlesungen bei den Herren Professoren und Privatdozenten Bächtold, Bauer, Baumgartner, Ganz, Häberlin, Hassinger, Heusler, Hoffmann-Krayer, Jaeger, Joël, Knapp, Michels, Pfuhl, Rintelen, H. A. Schmid, Stückelberg, Thommen, Vosseler, Zinkernagel, und beteiligte mich an den Uebungen der historischen, germanistischen, geographischen, kunsthistorischen und archäologischen Seminarien. Allen meinen hochverehrten Lehrern, insbesondere Herrn Professor Dr. H. Bächtold, unter dessen Leitung meine Dissertation entstanden ist, bin ich zu großem Dank verpflichtet.